europe

l'architecture d'aujourd'hui

l'architecture d'aujourd'hui

André BLOC directeur général, Pierre VAGO président du comité de rédaction, Alexandre PERSITZ rédacteur en chef

europe

Numéro réalisé, sous la direction d'André BLOC, par A. SCHIMMERLING, R. DIAMANT-BERGER et D. VALEIX

26e Année — N° 63 — Décembre 1955 - Janvier 1956 Ce numéro : France : 1.200 Fr. Étranger : 1.250 Fr.

5, Rue Bartholdi, Boulogne (Seine) - Tél. : Molitor 61-80-81 - C.C.P. Paris 1519.97 - Abonnement 1 an : (6 Nos) : France et Union Française : 4.800 Fr. - Allemagne : D.M. 67,50 - Belgique : 775 Fr. belges - Suisse : 70 Fr. suisses - Autres Pays : 16 dollars - Directeur de la publicité : A. Margueritte - Numéro tiré à 14.500 ex. - Diffusion contrôlée par l'O.I.D.



L'Aluminium a un excellent comportement vis-à-vis des agents atmosphériques.

L'Aluminium se recouvre au contact de l'air d'une pellicule d'alumine qui le protège contre les attaques corrosives de l'atmosphère.

Pluie, neige, fumées de chauffage, vapeurs industrielles sont sans action sur l'aluminium.

Des couvertures en aluminium, examinées après quarante années de service, présentent un parfait état de conservation.

légèreté

durée

isolation thermique

facilité de pose

ALUMINIUM

La section Architecture de nos Services Techniques est à votre entière disposition pour vous renseigner gracieusement sur toutes les applications de l'Aluminium dans la construction.

L'ALUMINIUM FRANÇAIS - 23, RUE BALZAC, PARIS 8e - WAG. 86-90

ATLANTE 470

A PROPOS DE L'AMENAGEMENT DE LA REGION PARISIENNE.

*Au moment où l'*Architecture d'Aujourd'hui *met sous presse ce numéro, M. Ecochard, qui a eu l'occasion fortuite de lire le rapport du nouveau projet d'aménagement de la région parisienne, nous communique la note suivante qui complète son article de la page 36.*

La lecture de ce document me confirme entièrement dans les points de vue avancés plus loin : il n'y a pas de plan, il n'y a aucune véritable vue d'ensemble, ce n'est qu'un recueil d'une série de mesures municipales que l'on aurait pu croire disparue à jamais de notre vocabulaire. C'est le triomphe de l'alignement, du reculement, du gabarit, de la construction à l'identique, du prospect, des limites de parcelle, des clôtures, etc. de tout ce qui va donner par leur application stricte, une bonne conscience au fonctionnaire, mais interdira toute évolution de l'urbanisme et de l'architecture, c'est-à-dire de la manière de vivre.

De même que le plan Prost fut caduc dès son application, celui-ci — encore plus décalé par rapport au temps et à la technique — l'est déjà.

Une analyse complète serait fastidieuse et inutile aussi n'avons-nous extrait que quelques paragraphes qui donneront facilement l'esprit général.

La lecture du sommaire est déjà très évocatrice du contenu du document et montre qu'il relève plus de la forme d'un constat que de celle d'un projet.

Une demi-page suffit comme introduction pour donner l' « *objet et champ d'application* » — l'autre demi-page étant réservée à l' « *énumération des études ultérieures* ». La première phrase du premier chapitre intitulé « *zonage* » met immédiatement dans l'ambiance — il est dit par exemple que « *le plan directeur délimite* » — « *des zones d'économie urbaine englobant les agglomérations actuelles et des espaces encore disponibles autour de ces agglomérations* » — uniquement constatation de l'état de fait.

Les zones rurales sont définies en disant que « *ce sont celles qui ne sont pas d'économie urbaine* » ! Plus loin on prévoit que dans ces zones des dérogations pourront être accordées en particulier pour « *accueillir des cités satellites* » — ceci veut dire que ces cités satellites éventuelles ne sont pas encore prévues ni localisées et qu'il n'existe pratiquement pas de vraie zone rurale puisque l'on pourra « *par dérogation* » y créer des cités entières.

« *Les agglomérations pourront être tenues d'avoir un projet d'aménagement qui en définira le périmètre* » — en d'autres termes, on ne sait pas encore non seulement quels sont les projets d'aménagement, mais même la délimitation des zones qui seraient à étudier.

« *Les voies à caractère régional ont pour objet d'assurer des liaisons faciles et rapides... elles devront comporter le minimum de croisements à niveau et des raccordements pas trop fréquents* » — c'est-à-dire que ces voies à caractère régional, donc très importantes, ne sont pas étudiées, puisque l'on donne des conseils sur la manière de les étudier.

« *Parcs de stationnement* »... « *l'implantation précise et les conditions d'aménagement de ces parcs feront l'objet d'études complémentaires* ».

« *Les secteurs à rénover* »... « *des études ultérieures permettront d'établir des projets définissant le mode d'utilisation de chacun d'eux et précisant la réglementation qui sera appliquée* » — et c'est là pourtant que l'on pourrait vraiment faire de l'urbanisme.

Aspect des constructions dans les zones de « *protection générale* », « *l'aspect esthétique des constructions sera particulièrement étudié : elles devront s'intégrer parfaitement dans le cadre constitué par le paysage et les habitations ; à cet effet la demande de permis de construire sera accompagnée s'il y a lieu de tout document permettant de se rendre compte de l'aspect des propriétés voisines* » — dans les sites les plus beaux, architecture obligatoire, de copie du petit château ou de la villa existante type banlieue parisienne — exclusion totale de l'architecture contemporaine.

En ce qui concerne les routes, « *la nécessité de ne pas faire peser des servitudes peut-être inutiles... conduit à alléger le projet de 1939 des prévisions surabondantes ou difficilement réalisables* » — et pourtant le projet de 1939 était bien timide dans ses prévisions, les rapporteurs oublient-ils les renseignements donnés quelques pages plus loin sur la consommation d'essence pour la région parisienne qui est un test très net pour évaluer l'accroissement de la circulation.

1938 = 362.000 m³.
1953 = 680.000 m³.

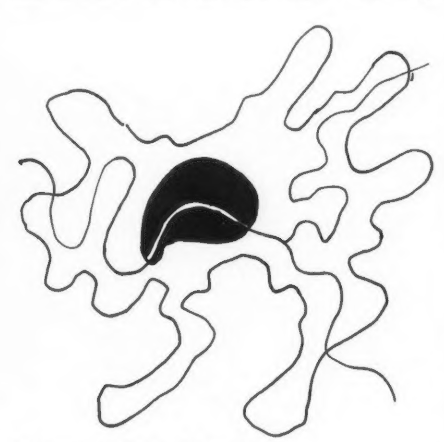
« *Ce plan* (routier) *à l'échelle du 1/100.000ᵉ ne pouvait être que schématique* » — à cette échelle un centimètre représente un kilomètre — toute la région parisienne en 50 centimètres. Est-ce un plan routier ou l'ébauche au premier jour de l'esquisse ?

« *La grande voie urbaine jusqu'à la forêt de Saint-Germain doit donc être traitée très largement et dans un esprit nouveau avec un effort d'imagination aussi hardiment adapté au site que ce qui a pu être réalisé entre le Louvre et la place de l'Etoile* » — seul passage lyrique de l'ensemble du rapport ; seul aménagement aussi dont il soit vraiment parlé, comme si tout Paris était lié uniquement à cet axe Est-Ouest. Paresse d'imagination, mais aussi besoin démagogique de frapper l'esprit des foules par ce qu'on appelle les grandes perspectives. Nécessité de mettre en avant une réalisation immédiate arbitrairement choisie — telle le Rond-Point de la Défense — pour masquer l'absence de plan.

Une seule partie, des annexes, retiennent l'attention par des propositions, discutables parce que non liées à un plan d'ensemble, mais précises. Elles semblent émaner d'études de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.



La Région Parisienne sans Paris.



Paris sans la Région Parisienne.

BIBLIOGRAPHIE

MICHEL ECOCHARD : « Menace pour nos villes : la spéculation foncière ».

« *Il est un mal, créé par l'homme, qui a sur l'état social d'un pays des répercussions redoutables, mais qui, par le jeu des acceptations successives, est admis par toutes les morales religieuses et sociales : c'est la spéculation foncière, jeu qui consiste à utiliser le terrain urbain comme une valeur en bourse, en tirant un bénéfice de sa revente au bon moment.* »

« *Le mal tient surtout au régime actuel de la propriété du sol urbain, au sens aigu de la possession pour elle-même, permettant ou l'immobilisme qui stérilise au centre des villes des terrains plus utiles à la collectivité, ou l'appât du gain qui fait considérer le terrain uniquement pour sa valeur marchande.*

Il faut donc lâcher le mot, même s'il fait peur. La propriété individuelle du sol urbain est incompatible avec la liberté de l'ensemble des individus formant l'ensemble de la cité. *Elle est une contrainte pour la vie normale de la majorité, elle impose au grand nombre des peines que la justice sociale ne peut autoriser ; elle s'oppose à toute évolution rationnelle de la ville ; à plus longue échéance, elle vient, par ses contraintes, réduire la fortune nationale et, par cela même, la fortune de ceux qui actuellement jouissent de ce laisser-aller.*

Et pourtant ce sens de la propriété urbaine individuelle semble pour beaucoup être un tel acquis de la civilisation que certains Etats recherchent à la créer là où elle n'existe pas, sans étudier la mise au point dans nos Etats modernes des principes de propriété collective en usage parmi des peuples plus primitifs. »

« *Ne sont-ce pas là des principes dépassés ? Comme l'esclavage, qui fut quelquefois pratiqué humainement, devient hors la loi, le sens strict de la propriété individuelle du sol urbain, qui, en d'autres temps, fut utile, doit disparaître parce que périmé, et trouver un autre statut juridique. Et ceci non pas du tout pour satisfaire à une morale qui jusqu'ici ne venait, par sa non-condamnation de telles pratiques, qu'apporter une tranquillité d'âme à ceux qui en usaient, mais seulement pour s'adapter aux mouvements et aux besoins inéluctables de notre société moderne.*

« *Cette évolution vers la mobilisation des sols urbains, que nous souhaitons, se fera. Il n'est pas de salut pour les villes en d'autres chemins : c'est une loi qui sera imposée par la force grandissante des événements, mais elle peut se faire plus ou moins vite, et dans de plus ou moins bonnes conditions. C'est à nous de comprendre la force de ce torrent et d'en organiser les digues à l'avance.*

« *Même si son application fut difficile et en partie abandonnée, le* Country Planning Act *de 1953, par lequel le gouvernement anglais rachetait l'ensemble des plus-values de tous les terrains du royaume, enlevant ainsi toute possibilité de spéculer sur le sol, est un indice rassurant de cette évolution. Du même ordre sont les études de Bernouilli et les applications suisses du droit de superficie, qui tendent à conserver le patrimoine foncier de l'Etat en n'aliénant jamais la propriété d'un terrain, mais en donnant seulement un droit de jouissance pour quatre-vingt-dix-neuf ans.* »

« Casablanca. Le roman d'une ville », par Michel ECOCHARD. 15,5 × 24, 143 pages, photographies, schémas et plans. Editions de Paris, 20, avenue Rapp. Prix : 1.200 francs.

Il ne suffit pas de faire des plans d'urbanisme, il faut encore les faire sanctionner par des lois et les réaliser sur le terrain. Tout ceci exige le support d'une organisation solide d'urbanisme, une vue large de l'équipement du territoire, la création d'une législation adéquate et pour celui qui assume la responsabilité de cette œuvre, une lutte de chaque jour, contre les éléments matériels et les intérêts privés.

C'est l'ensemble de cette expérience technique et humaine qui est résumée dans le livre sur Casablanca.

Etude rapide de la croissance de la ville. Documents d'enquête. Etude du plan d'aménagement. Difficultés d'acceptation et de mise en œuvre. Les réalisations.

L'AMENAGEMENT DU ROND-POINT DE LA DEFENSE EVOQUE AU CERCLE D'ETUDES ARCHITECTURALES

Au cours d'une séance d'information tenue au C.E.A. sous la présidence de Pierre Sonrel, trois arcitectes français : J. de Mailly, R. Camelot et B.-H. Zerfuss, ont présenté à leurs confrères le projet qu'ils ont élaboré pour la réalisation du Centre National des Industries et des Tecniques, à proximité du Rond-Point de la Défense (1).

L'immense hall dont le plan tient peut-être compte de la configuration du terrain situé à l'un des angles du Rond-Point actuel sera couvert d'une voûte mince, triangulaire, à trois tympans. Il constituera le point de départ du projet d'aménagement de toute la région s'étendant entre le Rond-Point de la Défense et les contreforts de la terrasse de Saint-Germain.

En raison du nombre de visiteurs prévus, des dégagements considérables sont envisagés : vastes esplanades, immenses parkings, passages souterrains et aériens, nœud complexe de voies pour piétons et automobiles, lignes de métro à différents niveaux, etc.

Au-delà du bâtiment et de ses abords, de part et d'autre du prolongement de l'axe Vincennes-Neuilly, d'autres halls d'expositions, d'autres esplanades et des groupes d'habitation se composeront dans un ensemble architectural à l'échelle de Paris.

Les architectes présents ont félicité les auteurs du projet pour la hardiesse de leur conception. Cependant G.H. Pingusson, puis P. Vago ont demandé des précisions sur le plan d'urbanisme dans lequel s'inscrira cette opération. Ils craignent, en effet, que le prolongement de l'axe Vincennes-Neuilly au-delà de l'actuel Rond-Point de la Défense ne constitue un fait architectural sans signification, puisque cet axe bute contre la terrasse de Saint-Germain et ne présente aucune possibilité d'échappée au-delà de cet obstacle.

Il fut rappelé à ce sujet que le pont et l'avenue de Neuilly n'ont jamais pu être considérés comme une grande sortie de Paris.

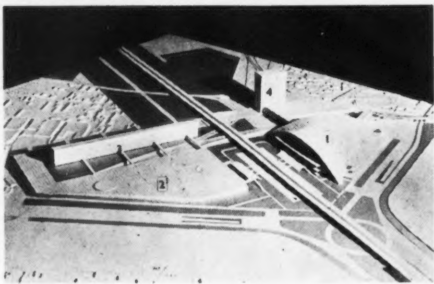
La grande sortie la plus proche est celle de Sèvres, puisque l'aboutissement du pont de Puteaux se fait sur une déclivité trop forte.

Il serait donc sans but et sans vérité architecturale, précisent les interpellateurs, de prolonger une voie à circulation rapide au-delà du Rond-Point de la Défense. Cette voie présenterait, en effet, plusieurs inconvénients majeurs : tout d'abord un allongement disproportionné : au-delà d'une certaine limite, un tracé rectiligne perd toute signification ; ensuite, une coupure inadmissible de toute la zone réservée aux expositions, réplique à une échelle beaucoup plus vaste de ce qui se produit au Parc des Expositions à la Porte de Versailles. Enfin, il est à craindre que, placé trop près d'une voie de grand trafic et d'un nœud de circulation important, le bâtiment projeté perde de sa valeur comme élément essentiel de la composition arcitecturale, faute de recul et de possibilités de « contemplation ».

Les auteurs répondirent qu'ils étaient absolument d'accord avec leurs confrères, puisque dans leur esprit, le prolongement de l'avenue de la Défense devrait avoir un caractère de promenade à circulation ralentie, dans un cadre de verdure.

Mais il est objecté que si une voie carrossable est offerte dans le prolongement de l'axe Concorde-Etoile-Défense, elle sera appelée à devenir tôt ou tard, par la force des choses, une voie à circulation rapide, ce qui compromettrait sans aucun doute le caractère du projet d'aménagement proposé. J. de Mailly et R. Camelot admettent qu'une telle éventualité serait très grave et absolument contraire à leurs idées. Ils pensent qu'il faut tout faire pour éviter une aussi néfaste évolution. Le mieux, conclut P. Sonrel, serait donc d'interdire absolument toute circulation automobile au-delà du nœud de la Défense, en prolongement rectiligne de l'axe Vincennes-Neuilly. Cependant, si les contraintes exercées par certaines administrations et si le culte exclusif de l'axe imposaient un prolongement de l'avenue de Neuilly, il faudrait que celui-ci soit seulement « visuel », traité en lieu de promenade, planté d'arbres, et exclusivement réservé aux piétons (comme, par exemple, l'avenue de l'Observatoire). Un dénivellement serait un moyen efficace d'empêcher le prolongement axial de la circulation rapide ; devant le Palais s'étendrait alors une esplanade en terrasse surplombant l'avenue de la Défense.

Croix de Noailles. Forêt de Saint-Germain.

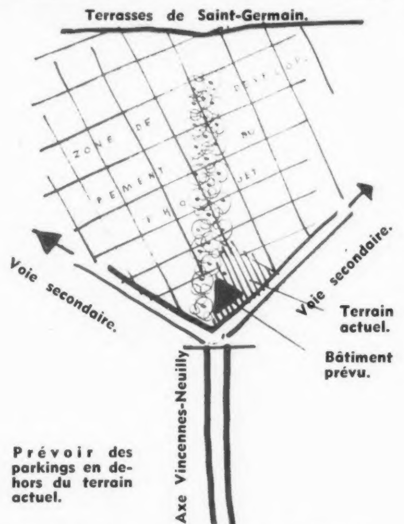


Etoile.

Cette photographie représente la maquette de l'aménagement du Rond-Point de la Défense, telle que M. Roger Duchet l'a fait établir. Elle est actuellement examinée, dans le cadre du projet d'Aménagement de Seine.

1. C.N.I.T. 2. Parvis. 3. Bâtiments annexes. 4. Parking.

Dans le projet actuel, le bâtiment apparaît enserré entre les voies qui le contournent ; dans la seconde solution, il prendrait plus d'intérêt du point de vue plastique et architectural, les possibilités de dégagement rapide seraient plus grandes, l'aménagement des abords s'avérerait moins coûteux. Dans le cas où la grande circulation axiale serait maintenue, il serait alors souaitable, en raison de la gravité du préjudice causé à l'avenue de Paris, de reculer le bâtiment prévu ou de l'édifier sur un des terrains voisins, libéré par voie d'expropriation. On a fait remarquer que pour rendre « possible » la construction projetée, on envisage de libérer des hectares par expropriation, tout autour de l'édifice. Dès lors, ne serait-il pas mieux de déplacer le bâtiment ?



Aménagement du nœud de la Défense.

Mais que peut-on espérer d'un organisme qui, depuis vingt-cinq ans, est chargé de l'étude de l'aménagement de la région parisienne et n'a pratiquement rien fait, lorsqu'il s'agit d'un point névralgique de première importance ? L'impuissance administrative aboutit à des improvisations désastreuses, dont on aurait tort de rendre responsables les architectes qui, sur un terrain donné, et avec un programme donné (beaucoup trop important, du reste, par rapport au terrain) ont fait avec talent ce qu'on leur demandait.

La conclusion a été unanime : le projet n'est admissible qu'à la condition d'interdire absolument, par des moyens « physiques » (par exemple, la différence de niveau) toute velléité de prolongement axial de la circulation automobile Concorde-Etoile-Défense.

Claude PARENT.

---

(1) Voir *Aujourd'hui*, n° 4, septembre 1955, p. 74.

† CARLOS LAZO

Nous avons appris la mort dans un accident d'avion de Carlos Lazo, architecte, Secrétaire d'Etat aux Communications et aux Travaux Publics du gouvernement mexicain, ex-Président du Collège et de la Société des Architectes Mexicains, et dont nous avions publié des œuvres et des articles dans notre numéro 59 consacré au Mexique.

Son pays perd en lui un homme de valeur, un architecte conscient de sa mission, un organisateur dynamique, véritable symbole du grand réveil de l'architecture mexicaine, et sa disparition est profondément ressentie.

A Mme Lazo et aux Architectes Mexicains, nous adressons nos condoléances douloureusement émues.

DISTINCTION.

Nous venons d'apprendre que notre ami et correspondant en Italie, l'architecte Vittoriano Vigano a reçu, à Rome, le titre de Professeur.

EXPOSITION D'ARCHITECTURE MEXICAINE.

L'exposition d'architecture mexicaine que nous avions pu voir à La Haye au cours du dernier congrès de l'U.I.A., a été présentée à Paris, du 20 décembre au 6 janvier, par la Société des Architectes Mexicains et le Collège National des Architectes du Mexique, avec le concours de l'U.I.A.

Elle comprenait 280 photographies permettant de se rendre compte de l'évolution de l'architecture mexicaine depuis la pyramide de Cuicuilco à nos jours. On y retrouvait les remarquables monuments des civilisations préhispaniques aussi bien que les bâtiments de la Cité Universitaire de Mexico et les dernières réalisations de l'architecture mexicaine contemporaine dont cette très intéressante exposition atteste la vitalité. (Voir *A. A.* n° 59.)

Au cours de l'inauguration, M. Torres-Bodet, ambassadeur du Mexique en France, rappela le souci des architectes mexicains de s'appuyer sur un « passé à la fois lumineux et obscur » pour créer une architecture moderne en même temps que spécifiquement mexicaine, et M. Henri Prost, Président de la Section Française de l'U.I.A., souligna la valeur de l'exposition « si pleine d'enseignement, d'intérêt et de beauté ».

CONGRES DU COMITE NATIONAL POUR L'AMELIORATION DE L'HABITAT

Les journées d'études du logement organisées chaque année par le C.N.A.H. qui viennent d'avoir lieu à Paris réunissaient près de 200 techniciens.

Trois conclusions principales se sont imposées au Congrès :

1) Impossibilité de réaliser actuellement 300.000 logements par an parce que la main-d'œuvre fait défaut et que l'équipement des terrains à bâtir n'est pas mené assez activement.

2) Nécessité de réintroduire dans le circuit de la construction des capitaux privés et de demander un effort supplémentaire à l'Etat.

M. Ahselme, fondateur des « castors » et Président de Bâticoop, a calculé, en effet, que l'aide effective des pouvoirs publics en faveur de la construction est moins importante qu'on le croit généralement puisqu'en contrepartie il prélève des impôts dont le montant varie de 21 à 25 % du coût de la construction si bien que l'aide réelle de l'Etat n'est que de 30 % pour les H.L.M. destinés à la location ; 18 ou 16 % pour les logements « économiques et familiaux » et 1 % pour les autres appartements.

3) Nécessité de faire marcher de pair l'équipement *urbain* avec la construction. « Les crédits nécessaires à la réalisation d'habitations doivent être accordés automatiquement sur le budget qui suit la mise en chantier. Les travaux d'infrastructure pourront même commencer *avant* la construction si le Fonds pour l'amélioration de l'habitat est autorisé à consentir des avances à cet effet », a déclaré M. Lambert-Ribot, président du C.N.A.H.

UNION INTERNATIONALE DES ARCHITECTES. INFORMATIONS.

A LA C.E.E.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe vient de transformer son Sous-Comité de l'Habitat en Comité indépendant, en raison de l'importance que présentent pour l'économie européenne les travaux du Sous-Comité de l'Habitat.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE BERLIN.

La nouvelle date de l'Exposition internationale du Bâtiment a été fixée par le Sénat de la ville de Berlin du 6 juillet au 29 septembre 1957 (v. p. 76).

REVUE U.I.A.

Le Comité de la Revue *U.I.A.* s'est réuni à Paris les 9 et 10 octobre dernier pour étudier les possibilités d'assurer et d'améliorer l'existence de la Revue *U.I.A.* Le Comité a suggéré de remplacer, momentanément, la Revue par un bulletin d'informations modeste, paraissant en quatre langues.

EXPOSITIONS.

La Commission des Expositions U.I.A., réunie les 24 et 25 octobre dernier, a suggéré que l'exposition itinérante de l'U.I.A. soit dissociée des congrès et a estimé que ces derniers devraient être « illustrés ».

L'Exposition de 1955 va être présentée à Rome et à Milan.

CONCOURS INTERNATIONAUX.

Le Secrétariat Général est en rapport avec les organisateurs du Concours de Syracuse et avec ceux du concours pour le Monument au général Trujillo (République Dominicaine). Il espère que le programme de ces deux concours sera modifié conformément aux recommandations de l'U.I.A. En attendant, la participation à ces deux concours reste *déconseillée*.

CONGRES DE MOSCOU.

Le Bureau de l'Union Internationale des Architectes, auquel s'était jointe sa Commission des Congrès, vient de se réunir à Paris afin d'examiner les grandes lignes de son prochain Congrès, qui doit se tenir à Moscou, en 1957.

Le thème général de celui-ci a été défini : « Construction et Reconstruction des Villes, 1945-1957 ».

Des architectes américains, soviétiques, belges, allemands, anglais et français ont confronté leurs idées au cours de cette rencontre.

Une brillante réception, au siège du Conseil Régional de Paris de l'Ordre des Architectes, a terminé ces travaux.

De nombreuses personnalités y assistaient, dont MM. Tschumi, Président de l'U.I.A. (Suisse) ; Walker (Amérique) et Abrossimov (U.R.S.S.), Vice-Présidents ; J. Duvaux, Président du Conseil Supérieur de l'Ordre, et des représentants des grands Corps Constitués, des Ministères, de l'U.N.E.S.C.O. et des Fédérations du Bâtiment.

CONSTRUCTION D'UNE VILLE RADIEUSE A MEAUX.

L'édification prochaine d'une « Cité radieuse » à Meaux a été décidée. On prévoit la construction de cinq blocs d'habitations comportant chacun 400 logements. La ville de Meaux prête son concours financier à l'opération et apporte le terrain.

COMITE DE LIAISON DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DANS LE DOMAINE DES ARTS ET DES LETTRES.

Le Comité de liaison des Organisations internationales dans le domaine des Arts et des Lettres s'est réuni à Paris, au siège de l'UNESCO, les 10, 11 et 12 octobre 1955. Ce Comité était composé des délégués des organisations suivantes : Institut International du Théâtre, Conseil International de Musique, Association Internationale des Arts Plastiques, Union Internationale des Architectes, P.E.N. Club International.

L'U.I.A. était représentée par Mme Hélène Syrkus, désignée par le Comité exécutif, assistée de MM. Pierre Vago, Secrétaire général, et Robert Lebret, Délégué permanent auprès de l'UNESCO.

Relevons les conclusions de cette réunion : le Comité de liaison des Organisations internationales non gouvernementales du domaine des Arts et des Lettres :

— Attache la plus grande importance aux rapports de coopération entre les artistes des différentes disciplines, particulièrement entre peintres, sculpteurs et architectes, et recommande aux groupements nationaux des organisations membres de constituer des Comités de liaison nationaux qui traiteraient de tous les problèmes professionnels ou artistiques communs aux artistes de leurs pays.

— Estime, après avoir pris connaissance de l'intéressante expérience de l'*Union Internationale des Architectes* dans l'organisation des concours internationaux entre étudiants des écoles d'architecture, que de semblables initiatives pourraient être prises utilement dans tous les domaines des arts et des lettres, et recommande que l'UNESCO encourage par tous les moyens la participation des jeunes aux congrès des créateurs de l'esprit.

— Souhaite que soit organisé par l'*Union Internationale des Architectes,* sous l'égide de l'UNESCO et avec la collaboration de l'Institut international du Théâtre, de l'Association des Arts plastiques, du Conseil international de la Musique et du Pen Club International, un colloque sur la conception du théâtre d'aujourd'hui, réunissant des architectes, des décorateurs et artistes plasticiens, des auteurs dramatiques, des metteurs en scène, des acteurs, des chefs d'orchestre, des administrateurs de théâtre et des techniciens de l'éclairage et de l'acoustique.

— Souhaite que l'UNESCO attire l'attention de ses Etats membres sur l'intérêt que présentent pour la connaissance et la compréhension mutuelles des peuples certaines expositions internationales préparées par les organisations représentées à ce Comité, et qui constituent souvent des témoignages caractéristiques des tendances et des réalisations de l'art contemporain.

A PROPOS DE L'HABITAT A DENSITE ELEVEE

A propos de l'article de M. R.A. Jensen sur l'habitat à densité élevée en Europe occidentale, article publié en page 92 de ce numéro, nous avons reçu de l'architecte hollandais M. Van Tijen la lettre suivante :

Cher Monsieur,

Votre correspondant en Hollande, M. Bakema, attire mon attention sur le fait que mon immeuble « Zuidplein » à Rotterdam est mentionné dans cet article comme un exemple d'habitat de densité croissante en Hollande.

Je m'excuse de vous faire savoir que je ne suis que partiellement d'accord avec les tendances et les conclusions de l'article.

Il est vrai qu'avec d'autres architectes comme v.d. Vlught et Maaskant je fus parmi les premiers (1934, 1938, 1948) à construire en Hollande des immeubles plus hauts et je vis moi-même dans l'un d'entre eux depuis près de vingt ans. C'est dire que je ne suis certainement pas opposé à cette forme d'habitat.

Dans tous nos plans d'unités de voisinage pour Rotterdam ou ses environs, j'ai toujours essayé d'introduire des bâtiments de ce type. Mais je ne les considère pas comme la mesure propre à intensifier la densité de l'habitat.

Je suis même absolument opposé à la manière dont je les vis utilisés dans ce but à Rome et dans d'autres villes italiennes où ils sont la cause d'une augmentation des prix et permettent la pire exploitation commerciale du sol.

Ici, nous maintenons le point de vue que chaque famille devrait être libre de choisir le type d'habitat qui lui convient le mieux de telle sorte qu'on puisse dans chaque unité résidentielle, construire des bâtiments de trois et quatre étages en même temps que des immeubles hauts.

D'une manière générale, nous croyons que les familles ayant de jeunes enfants (40 %) devraient être logées aussi près que possible du sol et de la rue et que les immeubles hauts conviennent mieux aux célibataires et aux familles où les enfants sont déjà grands, bien que dans les deux cas il puisse y avoir des exceptions.

Nous pensons que l'utilisation d'éléments différents offre de grandes possibilités de variété et d'effets spaciaux dans des ensembles d'habitations.

Dans notre pays, la théorie et la pratique nous ont prouvé qu'en général la densité dans une unité résidentielle ne devrait pas dépasser 40 maisons à l'hectare, soit environ 140 personnes à l'hectare. Dans cette densité peuvent être inclus 10 % de logements en immeubles hauts. Si la densité est plus élevée il n'est pas possible de donner aux habitants l'espace qui leur est tellement nécessaire pour le jardinage, les parcs, les sports et les jeux.

A Rome, par exemple, j'ai été très choqué par le fait que la liaison entre l'individu et le sol était négligée.

Nous considérons qu'environ 100 mètres carrés par personne permettront une planification susceptible de faire face à ses conséquences sociales, même dans notre pays qui — ainsi que vous le savez peut-être — a, de loin, la population la plus dense de toute l'Europe et dont l'accroissement est incroyablement rapide. Au cours des vingt années à venir nous devrons réaliser des habitations pour 3.000.000 de personnes, ce qui ne demande que 30.000 hectares, soit un peu moins de 1 % de notre territoire et 1 1/2 % de nos terres agricoles tandis que dans le même temps 200.000 à 300.000 hectares de bien meilleur sol seront défrichés dans le Zuiderzee et ailleurs. Si ceci est vrai dans notre pays, il est clair qu'il n'est pas réellement besoin d'élever les densités au-dessus d'un certain niveau dans des pays comme la France et l'Angleterre.

Pour en revenir aux immeubles hauts, je pense qu'ils peuvent être avantageusement utilisés lorsqu'il s'agit de tirer parti et de profiter au maximum d'un site donné dans une ville, comme par un exemple, un square, une rue passante, un parc, un lac ou un bord de mer. Dans ce cas, il y aura toujours des gens qui aimeront vivre dans ces immeubles et profiter de belles vues ou de voisinages intéressants. Ils rendront en même temps la silhouette de la ville plus intéressante.

Les immeubles tours de Plaslaan et Zuidplein sont des exemples de cette manière d'utiliser les blocs hauts.

Mais, à mon avis, ils ne seront pas utilisés systématiquement dans les unités résidentielles car ils éloignent les habitants du sol et reviennent à la spéculation du sol du XIX[e] siècle sous une forme nouvelle et plus dangereuse, abusant l'architecture moderne, son désir d'espace et de construction à grande échelle pour des buts commerciaux.

Je crains ne pas vous avoir écrit ce que vous attendiez de moi. J'espère cependant que vous y trouverez quelque intérêt.

Veuillez agréer,...

V. TIJEN.

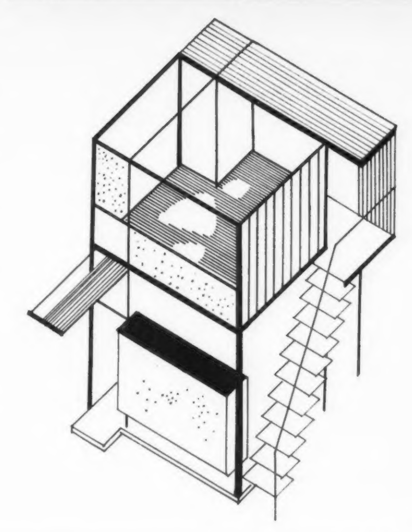
LA BUILDING EXHIBITION A LONDRES

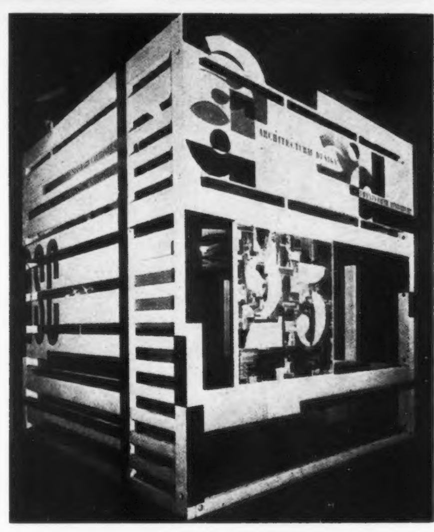


Cette exposition traite de tout ce qui concerne la construction du point de vue équipement de l'habitation comme des matériaux de construction proprement dits. Les briques, les tuiles et les plastiques voisinent avec les appareils sanitaires et les différents types d'échaufaudages tubulaires. Il faut reconnaître cependant le réel souci d'organisation qui a présidé à la réalisation de cette démonstration. Les exposants se sont presque tout le temps tenu à un gabarit en volume extrêmement strict. Et même dans la vue à vol d'oiseau d'une aussi grande exposition (vue toujours assez défavorable à cause de la superposition des stands) il est caractéristique qu'il apparaît un certain ordonnancement général. Ces stands sont en effet organisés de façon similaire. Ils se présentent sous la forme d'un parallélépipède rectangle en ossature métallique tubulaire (section carrée ou ronde. Au rez-de-chaussée sont exposés sur des panneaux ou vitrines suspendues les objets exposés. A l'étage auquel on accède par de très légers escaliers métalliques accrochés à la structure, une sorte de petit salon de repos où les matériaux sont mis en œuvre discrètement. Si l'on ajoute combien dans ces stands on rencontre le souci du proportionnement et d'une mise en plastique nette, le souci de finition, et mieux encore le désir réel de la part des exposants de se diriger de leur propre chef vers des présentations d'un caractère très neuf, très contemporain, on comprendra aisément que cette manifestation est bien plus satisfaisante plastiquement et fonctionnellement que toutes les manifestations françaises similaires.

Alors que chez nous règnent le staff et le contreplaqué dans une atmosphère de kermesse ou de bazar, à Londres la rigueur d'une ossature traitée avec soin permet de répartir des rythmes colorés très audacieux, des fresques abstraites, ou des compositions en volume très libres. D'autre part ces ossatures qui retrouvent le même gabarit facilitent le passage visuel d'un stand à l'autre tout en lui permettant d'affirmer son originalité grâce à la disposition même du cloisonnement intérieur et de la circulation qui en résulte. Tout différent comme on le voit des efforts de nos exposants qui ne conçoivent que d'écraser le voisinage de leurs masses, de leurs couleurs hurlantes ou de leur éclairage éprouvant.

A Paris des foires où seul croit-on l'excessif paie ; à Londres, une exposition où la mesure et la recherche plastique de qualité dominent.





Le stand-type de la Building Exposition. A droite, en exemple, le stand de notre confrère « Architectural Design « réalisé par Crosby et Wright.

PARIS. EXPOSITION DES ENVOIS DE ROME (ARCHITECTURE) A L'ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DES BEAUX-ARTS.

13, quai Malaquais, s'est déroulée, du 23 au 30 novembre, comme chaque année, la traditionnelle exposition des Envois de Rome. Traditionnelle, par l'esprit même de ses envois, avec, comme chaque année, une somme considérable de travail n'ayant que de lointains rapports avec la création architecturale contemporaine. Ces dessins merveilleux, à l'habileté prodigieuse, demeurent hors du temps, hors de la vie, en marge de l'époque. Et si certains relevés présentent au moins l'intérêt de recherches archéologiques véritables (habitat étrusque), d'autres relèvent uniquement de la fantaisie décorative la plus incontrôlée (jardins italiens). Au milieu d'un grand vide, on est agréablement surpris par deux études : 1° le projet pour un stade olympique de M. Cordonnier avec sa situation par rapport à Paris dans le parc de Saint-Cloud. Dessiné pour 125.000 spectateurs, il présente une recherche de volume assez hardie et surtout pleine de sensibilité.

2° Un projet de cité universitaire de L. Blanchet (envoi de 2e année), résolument étudié dans un esprit neuf. Le schéma de fonctionnement très calculé donne cependant une composition générale un peu trop morcelée, pas assez volontaire.

Ces deux projets sont néanmoins très intéressants et témoignent d'un excellent esprit créateur. Ils font également regretter qu'entre le prix de Rome d'architecture dit « du Centenaire » et ceux de l'année, l'émerveillement des spectateurs n'aillent invariablement qu'à l'habileté, ou la patience du dessin, plutôt qu'à la création architecturale.

L'exposition des diplômes qui avait lieu en même temps prouvait (à plus grande échelle) le danger d'un esprit plus épris de curiosité artisanale que de vraie grandeur. Le choix même de certains sujets est symptomatique (ermitage d'études rupestres, un atelier de céramiques à Collioure). Cependant, certains élèves s'orientent résolument vers des sujets d'expression contemporaine, tels que le « Centre de compétition Internationale » de Couprianoff ou certains projets d'usines, de marchés (Atlas). Quant aux réminiscences des maîtres depuis la hutte de chasse en forme de haricot jusqu'à une villa très élève de Le Corbusier 1955, elles abondent également. Puissent ces deux occasions, le concours de Rome et le diplôme, exceptionnelles dans la vie de l'école, ne pas continuer à n'être que le prétexte d'un « projet d'Ecole » de plus, ainsi que le célèbre concours en collaboration

C.P.

AVIS.

Pierre Vago, architecte D.E.S.A., Président du Comité de Rédaction de *l'Architecture d'Aujourd'hui*, Secrétaire Général de l'Union Internationale des Architectes, nous prie de préciser, afin d'éviter toute confusion, que son cabinet se trouve 17, quai Voltaire, Paris (7e), tél. Littré 73-90, à l'exclusion de toute autre adresse.

La Bibliothèque publique de Johannesburg (Afrique du Sud) recherche les numéros suivants de *L'Architecture d'Aujourd'hui :*

Années 1930 à 1934.
Année 1937 : N° 1 et 3.
Année 1938 : N° 9.
Année 1939 : N° 7.
Année 1945 : N° 3.
Année 1946 : N° 5.

Faire offre directement à : Public Library, Market sq., Johannesburg (South Africa).





profilés pleins ou creux
en ALLIAGES LÉGERS
pour menuiserie métallique :
fenêtres, portes, châssis, huisseries, jets d'eau, plinthes, mains courantes

66, AVENUE MARCEAU - PARIS 8e - BALZAC 54-40

ATLANTE 764



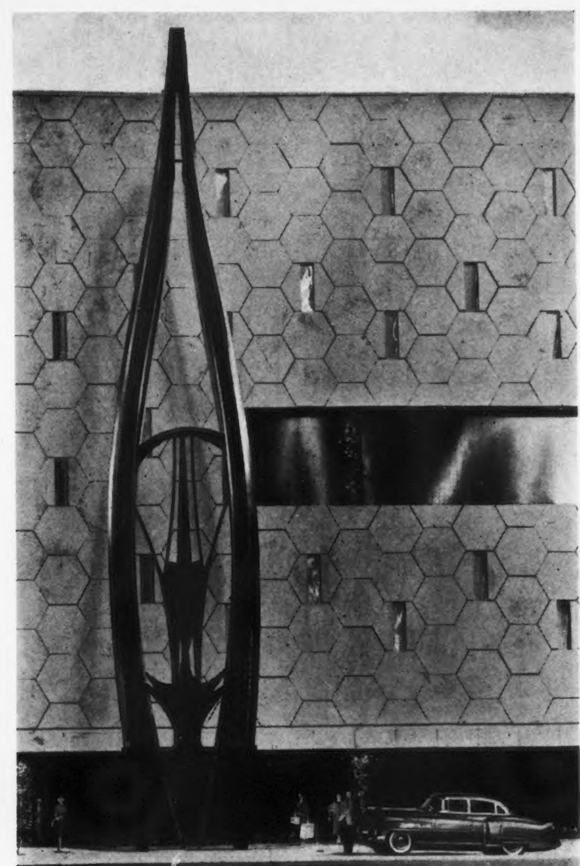


Photo Lemaire

GRANDS MAGASINS A ROTTERDAM,

Les architectes, MM. Breuer et A. Elzas, dirigent actuellement la construction des grands magasins hollandais de Bijenkorf qui ont des succursales dans toute la Hollande.

Les nouveaux bâtiments s'édifient à Rotterdam en remplacement de ceux qui avaient été construits avant la guerre par W.M. Dudok, partiellement détruits en 1940.

Le nouveau magasin occupera une surface de 75 × 1 104 mètres avec une hauteur de 27 mètres : il comportera quatre étages sur sous-sol et rez-de-chaussée, deux escaliers mécaniques, trois ascenseurs pour la clientèle et ascenseurs de service selon les circulations verticales. Des parkings à air libre et des abris de voitures sont également prévus.

Une importante sculpture a été demandée à Gabo sur l'initiative des architectes et de M. Van der Wall. Cette sculpture avait pour programme de s'harmoniser avec le programme général du bâtiment, tout en s'intégrant dans le plan de la ville.

CONCOURS D'IDEES POUR L'AMENAGEMENT DU SECTEUR SITUE AUTOUR DE LA CATHEDRALE DE COLOGNE.

La ville de Cologne organise un concours international d'urbanisme pour l'aménagement du secteur dans lequel est intégrée la cathédrale de Cologne. Ce concours est ouvert à tous les architectes-urbanistes libres, employés et fonctionnaires, à l'exclusion des employés et fonctionnaires de la ville de Cologne et des collaborateurs des membres du jury et des étudiants. Le programme du concours est remis en langues allemande et anglaise par les organismes diplomatiques de l'Allemagne à l'étranger.

Les différents prix sont les suivants :

1er prix : 20.000 DM ;
2e prix : 14.000 DM ;
3e prix : 10.000 DM ;
4e prix : 6.000 DM.

Le jury comprend : MM. Kelter et Riphahn, le professeur Hillebrecht, M. Steiner, le professeur Weyres, le professeur Baader, M. Pecks, Dr Leibbrand, M. Schüssler et le Dr Adenauer.

Les candidats peuvent recevoir la documentation de base à partir du 1er février 1956 au « Städtebauamt der Stadt Köln, Stadthaus, Gürzenichstrasse », contre paiement d'une somme de 100 DM sur le « Girokonto n° 93 der Sparkasse der Stadt Köln ». Date du rendu : le 30 juin, 12 heures, chez le « Städtebauamt der Stadt Köln, Stadthaus, Gürzenichstrasse ». Le concours a reçu l'approbation du Bund Deutscher Architekten et de l'U.I.A.

Nous venons de recevoir de Suisse l'information suivante que nous portons à la connaissance de nos lecteurs.

MANIFESTE DU 1er JUILLET 1955.

Dans le but de replacer l'architecture sur son plan véritable — esthétique, social et économique — les architectes diplômés de l'EPUL se sont réunis en association portant le nom de CEA, Cercle d'études des architectes diplômés EPUL.

Pour atteindre son but, le CEA défend la mission de l'architecte, suscite la réalisation d'œuvres architecturales et urbanistiques de valeur dans l'intérêt de la communauté étudie en équipe les problèmes posés à l'architecte par notre civilisation et, dans ce sens, soutient et développe l'Ecole d'architecture de l'Université de Lausanne. Le CEA est neutre du point de vue économique, politique et confessionnel. Il s'est formé officiellement le 6 mai 1955 ; son siège est à Lausanne. Sur la base de ces principes généraux, le CEA maintient ou même remet l'architecture au service de l'homme d'aujourd'hui, considérant qu'elle est le premier facteur de l'épanouissement individuel et du développement harmonieux d'une civilisation. Pour cela, le CEA consacre ses réunions à des études libres, en équipe ou en concours internes, études qu'un architecte isolé n'est pas en mesure d'entreprendre. Le CEA étudie, entre autres problèmes, ceux du coût de la construction, de la normalisation, de la centralisation, de la documentation, de la conception de l'habitat, de la maison individuelle.

Parallèlement, le CEA se préoccupe de la responsabilité et de la situation de l'architecte, retrouvant ainsi les objectifs proches de ceux d'autres associations professionnelles ; ces objectifs sont : l'architecte profession libérale, la protection de la valeur et du titre d'architecte, les concours, l'enseignement de l'architecture, l'initiation du public, etc. Le CEA collaborera avec ces associations chaque fois qu'il lui sera possible de respecter ses principes fondamentaux.

Toute personne s'intéressant à l'architecture conformément à la position du CEA peut assister — sur demande — aux réunions de travail du cercle. Les résultats des travaux entrepris par le CEA seront portés à la connaissance du public par la voie de la presse spécialisée et non spécialisée, ou par diverses publications, ou encore par le moyen d'expositions et de conférences.

La direction : Alain Décoppet, Jacques Felber, Claude Raccoursier.

SOCIETE DES ARCHITECTES D.P.L.G.

On nous communique la composition suivante du Bureau de la Société des Architectes Diplômés par le gouvernement, pour l'année 1956 :

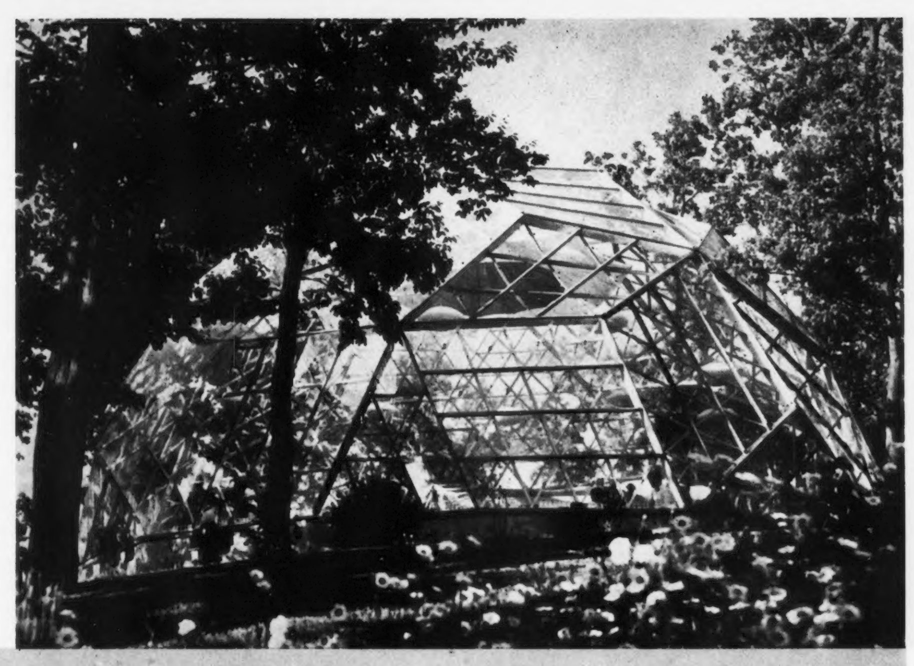
Président : Jacques Duvaux ; Président délégué : Stéphane Claude ; 1er Vice-Président : Marcel Alif ; 2e Vice-Président : Jean Jouvensel ; Vice-Président provincial : Robert Boitel ; Vice-Président provincial délégué : Albert Blanchard ; Secrétaire général : Jean Dorian ; Trésorier : Noël Boutet de Monvel ; Archiviste : Gérard Beau de Loménie ; Bibliothécaire : Pierre Bourget ; Secrétaires : Bernard Oge, Charles Rambert, Jacques Mansiat.

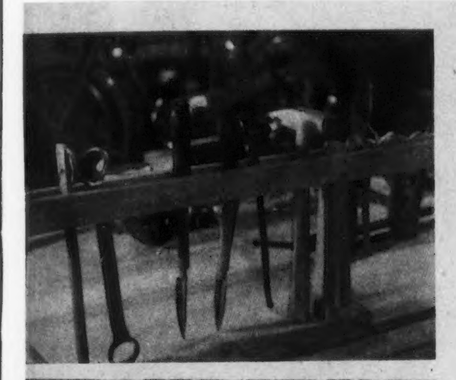
LA MAISON DE VERRE PRESENTEE A LA T.V. AMERICAINE

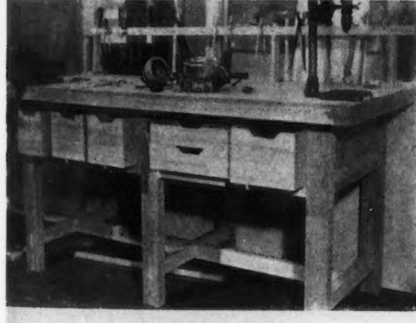
R. BUCKMINSTER FULLER, ARCHITECTE

Il y a quelques semaines, aux Etats-Unis, un grand réseau de télévision a présenté, dans le cadre d'une émission d'anticipation intitulée : « Comment vivrons-nous et surtout dans quel cadre en 1976 ? », la maison qui fait l'objet de cette publication.

Cette « maison-bulle », assez légère pour être soulevée par un hélicoptère, assez résistante pour avoir subi sans dommage les terribles typhons qui ont ravagé les Etats-Unis en 1954 et 1955, est l'œuvre de l'architecte-mathématicien R. Buckminster Fuller. Les triangles, imbriqués de façon à ce que les tractions et les pressions soient égales en tous les points de l'édifice, sont en matière plastique enchâssée dans l'aluminium. Fuller avait conçu dès 1927 une maison préfabriquée transparente, à la fois assez résistante et assez légère, tout en étant munie de tous les derniers conforts, pour être transportée en dirigeable. Nous rappelons d'autre part que Fuller a remporté le Grand Prix de la Triennale de Milan en 1954 pour une « dôme géodésique » en papier spécialement traité semblable à la maison-bulle que l'on voit ici.







EXPOSITION ITINERANTE EN BELGIQUE

PRESENTATION D'ERIC LEMESTRE.

Cette exposition organisée par la Fédération Nationale des Détaillants du Cycle, est présentée sous forme d'un atelier de 50 mètres carrés (matériel entièrement démontable). Elle a pour but de démontrer au petit réparateur de vélos les améliorations qu'il serait souhaitable qu'il apporte à son installation : meubles d'atelier, de bureau, outillage, etc.

OUVERTURE DE LA GALERIE STEV. SIMON

Les dernières créations de Charlotte Perriand et Jean Prouvé dans le domaine de l'architecture intérieure : meubles et éléments d'équipement, seront présentées à la Galerie que vient d'ouvrir Stev. Simon, 145, boulevard Saint-Germain, à Paris. A l'occasion de l'inauguration de la Galerie, une exposition sera organisée par Charlotte Perriand. Nous en donnerons un compte rendu dans un prochain numéro de la revue *Aujourd'hui.*

LE MONDE DU THEATRE A LA GALERIE D'ORSAY

11 FEVRIER-15 MARS

Sous les auspices de la Feuille Blanche et dans le cadre des expositions organisées par « Gens d'Images » a lieu actuellement une présentation de photographies réalisées par le groupe des Photographes du Théâtre : Thérèse Le Prat, Leni Isclin, Agnès Varda, E. B. Weill et Pic.

XXV° SALON DES ARTS MENAGERS

23 FEVRIER-18 MARS

Le 25° Salon des Arts Ménagers vient de s'ouvrir au Grand Palais. Il est encore trop tôt pour donner des détails sur les présentations qui mériteront de retenir particulièrement l'attention des visiteurs. Nous précisons toutefois que les sections d'ameublement moderne montreront l'effort de rénovation accompli par les créateurs qu'une sélection judicieuse sera opérée par Formes Utiles; elle portera, cette année, sur la table de repas et son service : vaisselle et orfèvrerie, et qu'une part importante sera faite aux revêtements, qu'il s'agisse du sol, du plafond ou des murs.

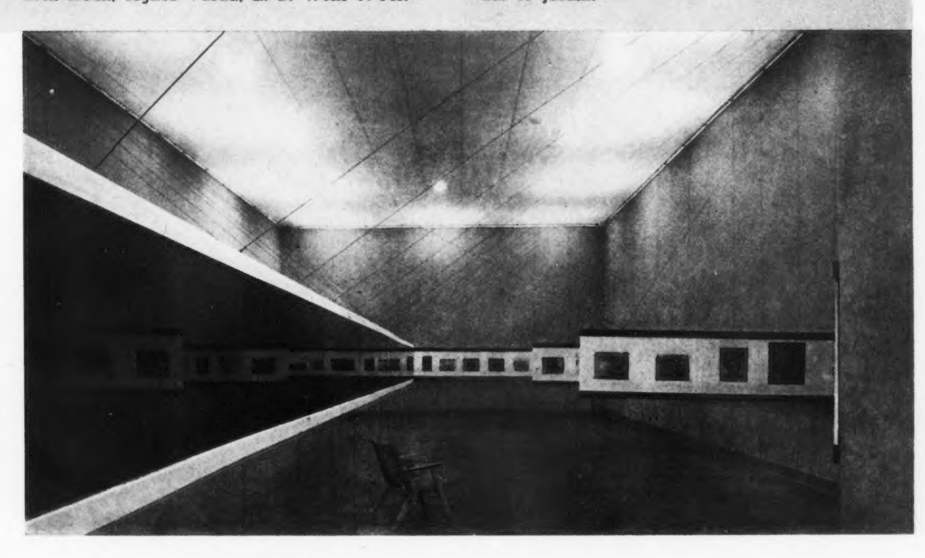
Dans le domaine des installations sanitaires seront présentés des ensembles et des appareils qui sont appelés à connaître un très vif succès. L'installation de la cuisine constitue toujours l'un des thèmes majeurs de ce Salon, des galeries seront réservées à l'aménagement et à l'équipement de cette pièce essentielle de l'habitation, de la plus modeste à la plus confortable, depuis les meubles de bois blanc et les éléments produits en série jusqu'aux ensembles représentant une audacieuse anticipation.

Enfin, dans le cadre de l'Exposition de l'Habitation, les *Charbonnages de France* et la revue *Elle* présenteront une maison 100 % en matière plastique, conçue par Ionel Schein. On y trouvera également la maison lumineuse, en acier et verre, et une étude particulièrement attrayante sur le jardin.

EXPOSITION INTERNATIONALE DE LA PHOTOGRAPHIE A ZAGREB, 1955.

M. BENAZIO ET B. PLANINSEK, ARCHITECTES

L'intérêt de cette exposition réside non seulement dans la qualité des documents choisis, mais encore dans le principe adopté pour la présentation. Les photographies sont glissées entre les vitres de panneaux parallèles suspendus, de longueurs différentes et disposés perpendiculairement aux parois latérales. De cette composition horizontale dans l'espace résulte un jeu de perspective affirmé par le rythme des alternances de blanc et de noir. Les panneaux sont maintenus par des fils de fer noir fixés au sol et au plafond. Sur un grand panneau perpendiculaire à la composition générale sont présentées des photographies en couleur sur fond noir. Cet élément repose d'un côté sur des cubes en béton colorés de teintes vives.



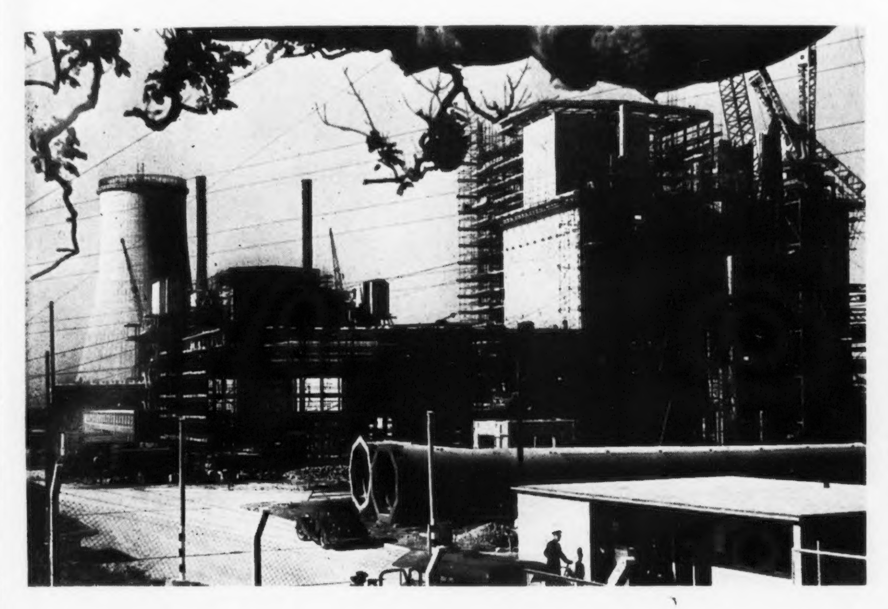
CENTRALE ELECTRIQUE ATOMIQUE EN GRANDE-BRETAGNE.

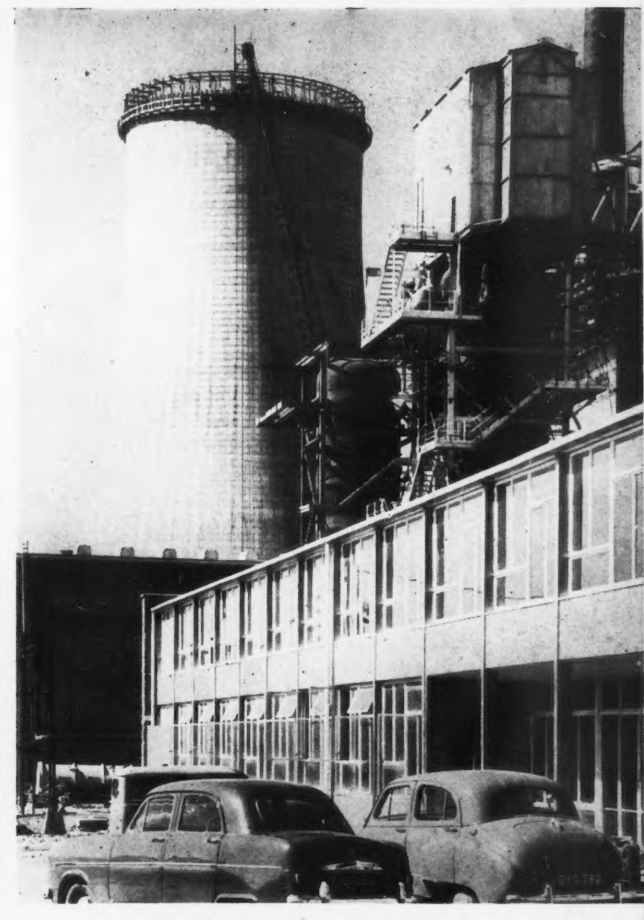
REALISEE PAR LES Ets TAYLOR, WOODROW ET LES INGENIEURS DU GENIE CIVIL.

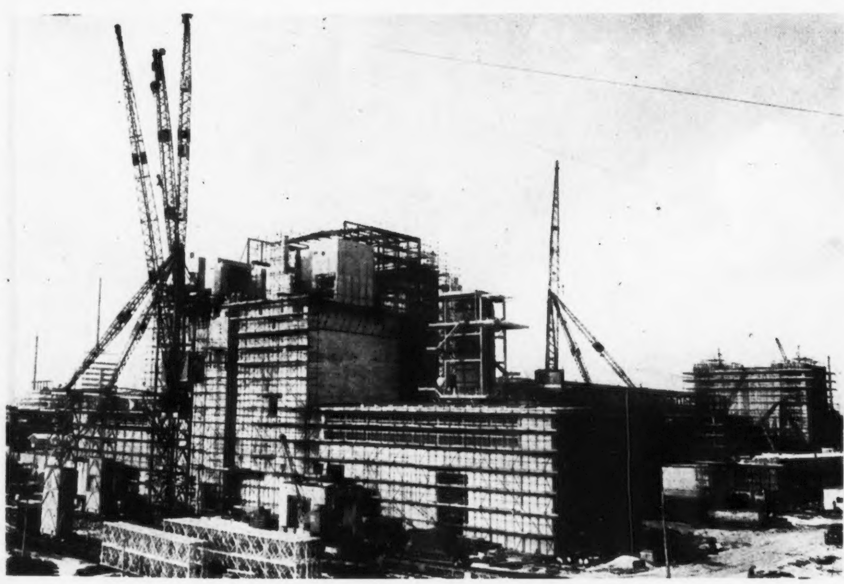
La Centrale électrique atomique de Calder Hall dans le Cumberland donne une préfiguration des Centrales de l'avenir. C'est la première fois qu'une source d'énergie atomique est utilisée pour créer et distribuer l'électricité dans toute une région.

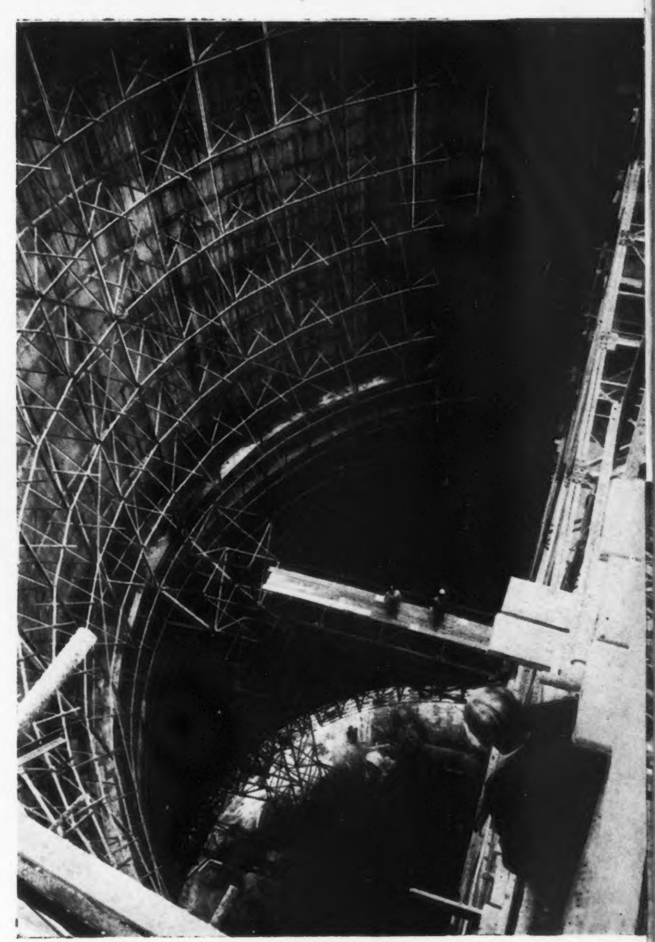
Cette Centrale sera présentée au cours de l'Exposition de l'Energie Atomique à Genève, qui aura lieu du 8 au 20 août prochain, sous forme de maquettes et de photographies analogues à celles que nous publions ici.

L'ensemble actuellement en cours de construction comporte : un bâtiment de réacteurs (l'autre sera réalisé ultérieurement), la salle des machines, deux tours de réfrigération, un bloc









administratif et des constructions annexes : ateliers et services divers. Les deux bâtiments de réacteurs, hauts chacun de 37 mètres environ, seront situés de part et d'autre de la salle des machines. Ils sont construits au moyen de murs très épais en béton armé, la grande épaisseur étant nécessaire pour éviter tout danger de radioactivité. La salle des machines est analogue à celle des autres centrales et comporte quatre turbo-alternateurs d'une capacité chacun de 22 kVA. A côté des bâtiments de réacteurs s'élèvent des tours de production de vapeur hautes de 25 mètres environ. Du point de vue technique, l'utilisation d'un cycle de vapeur à double pression a été prévu pour obtenir le maximum d'efficience par rapport à la température relativement basse du gaz entrant dans les tours de vapeur ; chaque tour contient, en effet, deux jeux d'équipement, permettant d'élever la température de la vapeur et de séparer les circuits de haute et de basse pression. Un soin particulier a été pris en ce qui concerne le gaz refroidi, la vapeur et l'eau, afin d'éviter tout danger de contamination.

Les deux réfrigérants d'une hauteur de 91 mètres environ et de 61 mètres environ de diamètre à la base, comportent des structures hyperboliques en béton. Le bloc administratif est à deux étages et les constructions annexes sont réparties dans l'ensemble.

OSLO

Un concours a été organisé pour l'aménagement d'une partie d'Oslo, située vis-à-vis de la presqu'île d'Akershus. Le programme portait sur la création de nouvelles voies liées aux artères principales de la ville, de zones de verdure et de quartiers d'habitation et de commerce, le long des quais du port.

Nous présentons ici un projet qui n'a pas été retenu, mais qui présente l'intérêt de reprendre le problème à la base à partir de l'étude d'ensemble du réaménagement total de la ville.

PROJET DE CONCOURS POUR L'AMENAGEMENT D'UNE PARTIE DE LA VILLE.

A. BLOMSTEDT, ARCHITECTE



1:5000





Oslo est caractérisé par sa topographie : des collines se développent en amphithéâtre autour du fjord ; en direction Nord-Sud, la ville est divisée en deux parties à peu près égales par l'Akerselva, large fleuve dont l'embouchure se développe autour de la presqu'île d'Akershus. De cette disposition générale, résulte une grande difficulté de circulation.

Le problème se pose actuellement, dans le monde, d'humaniser le centre des grandes villes et le problème d'Oslo n'est pas une exception ; toutefois, il est difficile de trouver une agglomération où les possibilités de développement futur aient été négligées au même titre. Les espaces verts sont dispersés au centre, les parcs sont morcelés, de même les bâtiments publics et les terrains de sports sont isolés. L'architecte pense qu'il s'avère indispensable de créer des éléments de liaison. Une zone de verdure au centre pourrait, par des ramifications, intégrer les éléments existants. La presqu'île de l'Akershus ne doit pas être à l'écart, mais intégrée à la ville.

L'embouchure de l'Akerselva est bordée de terrains plats sur lesquels pourraient alors s'élever la gare centrale, une gare routière et une base d'hélicoptères, etc. L'Akerselva est une des sources de richesse d'Oslo et sa vallée pourrait devenir le parc linéaire de la ville. Le long de cette zone de verdure pourraient être répartis : centres sportifs, lieux de détente, écoles, crèches, jardins publics, etc. En raison du fait que l'Etat est propriétaire d'une grande partie de ces terrains, la réalisation serait possible. En ce qui concerne le problème de circulation, il serait souhaitable de créer un tunnel Est-Ouest passant au Nord du Radhus et une voie de grand trafic orientée Nord-Sud, qui emprunterait la vallée du fleuve. On a envisagé à un certain moment de déplacer l'embouchure de l'Akerselva, mais l'auteur du projet pense qu'il est préférable de conserver le port d'Oslo, élément vivant de la ville, tel qu'il est.

INSTITUT TECHNIQUE DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS.

Cet organisme avait organisé le 19 janvier une visite qui s'est révélée particulièrement intéressante au chantier de construction du passage souterrain pour voitures de la place de l'Alma. Le projet établi par le Service Technique des Travaux Neufs et du Métropolitain, a été confié, pour exécution, à l'Entreprise Lang sous la direction de l'Ingénieur Général Bardout.

La réalisation de ce passage permettra aux automobilistes longeant la Seine de franchir la place de l'Alma en souterrain, évitant ainsi un croisement à niveau avec les courants de circulation empruntant le pont de l'Alma et en provenance ou en direction des avenues du Président-Wilson, George-V ou Montaigne.

Il est constitué par une tranchée couverte reliant, sous la place de l'Alma, la trémie située cours Albert-Ier à la trémie Ouest située avenue de New-York et donnera passage à deux chaussées de chacune 6 m. 50 de largeur séparées par un trottoir centre de 1 m. 50 au milieu duquel une ligne de poteaux en béton armé supporte le plancher de couverture.

Nous rappelons, d'autre part, le cycle de conférences du Centre d'Etudes Supérieures de l'Institut Technique, 7, rue La Pérouse, qui se poursuivra au cours des mois de février, mars et avril.

ZINC ET ALLIAGES.

La société Zinc et Alliages avait convié les représentants de la presse technique à l'inauguration de ses nouveaux locaux, 34, rue Collange, à Levallois-Perret.

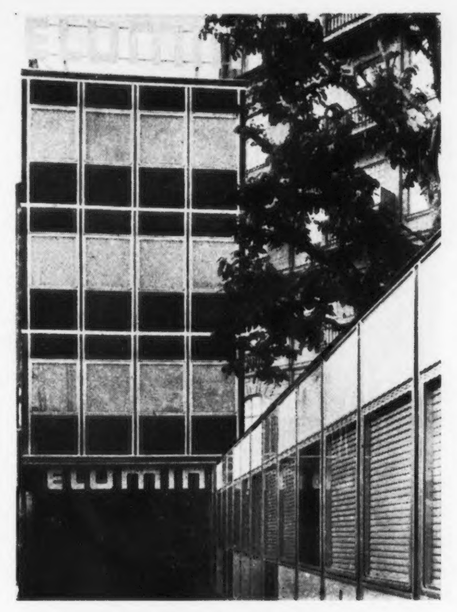
Ce fut l'occasion de constater l'importance prise par cette société qui va bientôt fêter son dixième anniversaire.

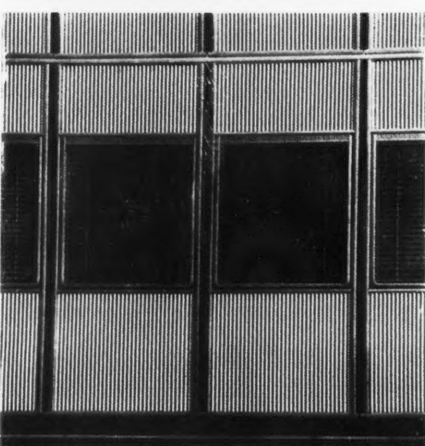
Sa mission primitive était de développer l'emploi des alliages de zinc surtout dans la fonderie sous pression. Elle fut ainsi amenée à faire une active propagande auprès des utilisateurs et s'efforcer de répondre à toute demande de documentation et d'information techniques. Elle poursuit donc deux activités à la fois différentes et néanmoins connexes : la première, sur le plan uniquement technique, qui est celle de renseigner, de documenter et, de façon générale, d'aider tout utilisateur du zinc et de ses alliages ; la deuxième, sur le plan commercial, s'exerce pour la vente des produits zincifères nécessitant plus particulièrement un appui, un contrôle, une aide technique.

Outre les laboratoires de recherches et ateliers d'essais qui sont maintenant équipés pour répondre aux multiples et diverses demandes des utilisateurs de zinc, alliages de zinc et cadmium, les techniciens de la société continuent à se déplacer dans les usines et ateliers de ses correspondants, pour les aider à résoudre sur place les problèmes techniques de leur compétence.

Les services de documentation qui sont chargés de la gestion de la nouvelle revue *Zinc, Cadmium et Alliages*, peuvent également fournir aux intéressés, sur leur demande, des extraits de publications, tant françaises qu'étrangères, relatives au zinc et à ses alliages.







Photos P. N. Nilsson

NOUVEAUX TYPES DE PANNEAUX DE FAÇADE EN ALUMINIUM. ↑

Ces éléments ont été présentés à l'Exposition E 55 organisée à Helsingborg au cours de l'été dernier. Etudiés par Eric Sigfr. Persson, ils sont exécutés par la Manufacture Suédoise AB Elumenperspecktiv de Malmö. Le cadre porteur est en aluminium et les panneaux de remplissage sont interchangeables, en verre, métal ou éternit, ce qui permet une grande diversité de composition et des jeux de couleur. Les faces externes et internes sont isolées, ce qui rend ces panneaux inattaquables à l'humidité et au froid.

L'ALUMINIUM, AUJOURD'HUI ET DEMAIN.

« L'aluminium, aujourd'hui et demain », tel était le titre d'une conférence de M. J. Matter, Directeur Général de l'Aluminium Français, qui précédait la présentation d'un très bon film documentaire *Les Ailes du Progrès* qui fut faite le 9 décembre à la salle Pleyel.

Ce film, très bien conçu, retrace l'histoire, la fabrication et les usages de l'aluminium, montrant l'importance de ce matériau dans des domaines aussi divers que le bâtiment, l'industrie automobile, les ustensiles ménagers, etc.

L'Orchestre du « Violon d'Ingres », formé d'élèves et d'anciens élèves de l'Ecole des Beaux-Arts, Salle Melpomène, organise le 24 février 1956, à 21 heures, dans la Salle d'Expositions de l'Ecole, sous la présidence de son Directeur, un Concert à l'attention des étudiants, qu'il convie gracieusement. Au programme : Haendel, Mendelssohn, Mozart. Pianiste : Raymond Trouard. Chef d'orchestre : Claude Carpentier.

CITE EXPERIMENTALE DU CENTRE AUTRICHIEN DE LA PRODUCTIVITE DE VIENNE.

En complément de la publication de cette cité expérimentale (voir p. 72 et 73 de ce numéro), nous donnons ici une description détaillée du système d'éléments préfabriqués proposé par les architectes pour la production en série d'habitations individuelles entièrement équipées. C'est pour faire connaître au public les possibilités de ce mode de construction aussi bien en ce qui concerne les aménagements intérieurs que la souplesse d'implantation des maisons ainsi réalisées que la Municipalité de Vienne avait donné le terrain.

Conformément aux stipulations du programme établi par la commission interministérielle, l'élément de base de la construction est un panneau de 1 m. de largeur et dont le coefficient d'isolation thermique correspond, pour les parois extérieures et la couverture, à celui d'un mur de brique de 51 cm. d'épaisseur. L'isolation acoustique des parois extérieures et des cloisons est égale à celle d'un mur de briques de 25 cm. Les divisions intérieures ont été réalisées partie par des penderies et rangements divers, partie par des cloisons non portantes. Il a été fait largement usage pour les revêtements de peinture cellulosique lavable.

Dans 11 maisons sur 15 tout l'équipement eau a été groupé en un bloc-eau préfabriqué, revêtu d'éternit blanc, en dehors duquel n'existe aucune canalisation.

Le chauffage à air pulsé a été étudié par deux firmes autrichiennes d'après un brevet américain. Le ventilateur tournant lentement est pratiquement silencieux. Le thermostat est disposé dans le séjour.

Les quatre firmes chargées de la fourniture des éléments de cloisons et de couverture ont proposé cinq procédés divers de construction. Trois maisons sont revêtues extérieurement d'éternit dont les joints sont recouverts de baguettes d'aluminium, les autres ont un revêtement en bois (planches de 8 cm. de large disposées verticalement) et, pour deux, contreplaqué à l'intérieur et à l'extérieur. Isolement thermique par carton, isorel, couche d'air intercalaire et feuilles d'aluminium. Revêtement intérieur en isorel dur et contreplaqué dans la plupart des cas. L'isorel mou a été fréquemment employé dans les éléments de couverture.

Parquets de bois dur en éléments carrés préfabriqués dans les chambres et les séjours de trois maisons seulement. Dans les autres, linoléum sur ciment. Celui-ci repose sur une couche de ciment de débris de tuiles, dans laquelle est coulé le réseau des canalisations d'air chaud. La chaleur dégagée par celles-ci se trouve ainsi récupérée et emmagasinée. Enfin une couche profonde (Héraklith, carton, hérissonnage) assure l'isolation, empêche les déperditions de chaleur et évite l'humidité.

Parois et couvertures furent dressées en moyenne en deux jours, le toit fini le troisième, les vitrages posés aussitôt après, si bien que les aménagements intérieurs pouvaient être tout de suite entrepris.

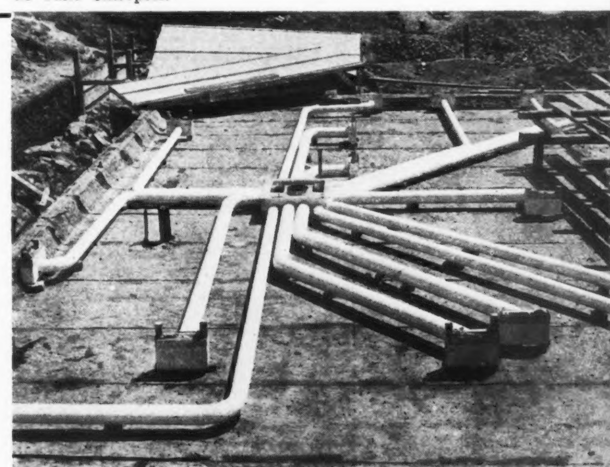


Photo Gerlach

ELLE *roule* COMME ELLES *sans effort*



LACOUR fabrique également :

Volets roulants bois - Persiennes « Bois Armé » - Jalousies Accordéon « Bois Armé » - Stores Vénitiens, etc.

IMMEUBLE DE BUREAUX AU MOYEN-ORIENT

CONCEPTION ARCHITECTURALE, Y SCHEIN
AMENAGEMENT INTERIEUR, A. RICHARD ET A. MONPOIX



Le projet a été étudié en fonction du lieu où s'élèvera la construction, du climat, des conditions psychologiques de travail et des circulations verticales et horizontales.

Le volume à structure en béton armé brut de décoffrage comprend tous les bureaux et un volume adjacent, restreint et de forme libre, groupe les ascenseurs, escaliers et autres services.

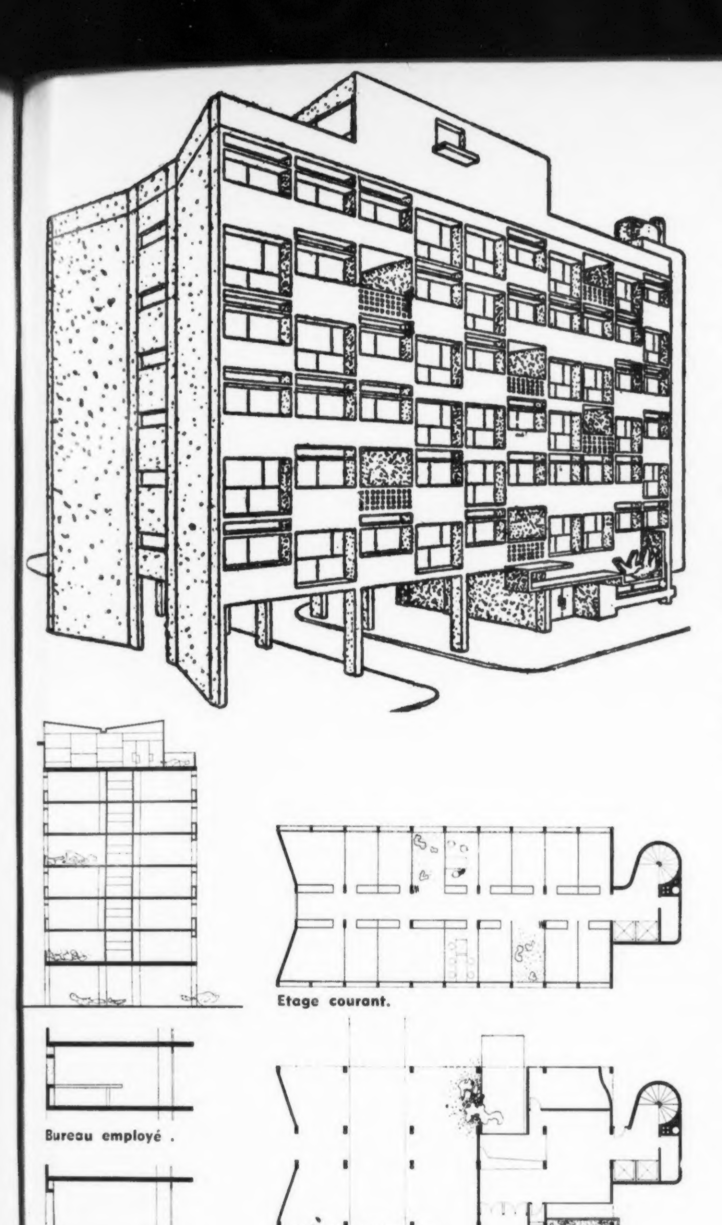
Au rez-de-chaussée, un espace dégagé sous pilotis permet aux voitures de passer sous le bâtiment pour se ranger dans un parking privé, d'où on peut accéder directement à la batterie d'ascenseurs.

L'accès du public est exprimé plastiquement par un auvent. Dans le hall d'attente largement vitré, des parterres fleuris ont été prévus. La loge du gardien a été placée pour permettre de surveiller à la fois le hall et le parking.

Le plan d'étage reste très souple. La trame régulière des poteaux et les cloisons mobiles permettront des aménagements divers. Des jardins suspendus et des lieux de détente sont prévus à côté des bureaux. Ces derniers sont de deux types : l'un pour les cadres, avec baie vitrée et brise-soleil ; l'autre pour les employés avec tables et rangement incorporés à la maçonnerie ; un brise-soleil permet le dosage de l'ensoleillement et de l'ombre en fonction des emplacements de travail. Sur la terrasse-jardin, dans un grand volume : salle de réunions, de conseil, club privé, réception.

Le volume d'ensemble est volontairement et logiquement travaillé en profondeur et en saillie ; les ombres, les pleins et les vides correspondent à des besoins d'aménagement des espaces intérieurs dont les fonctions sont bien déterminées.

Intérieur et extérieur, volume d'ensemble et détail, masse et conception des circulations, aménagement et couleur se tiennent, se complètent et s'harmonisent.

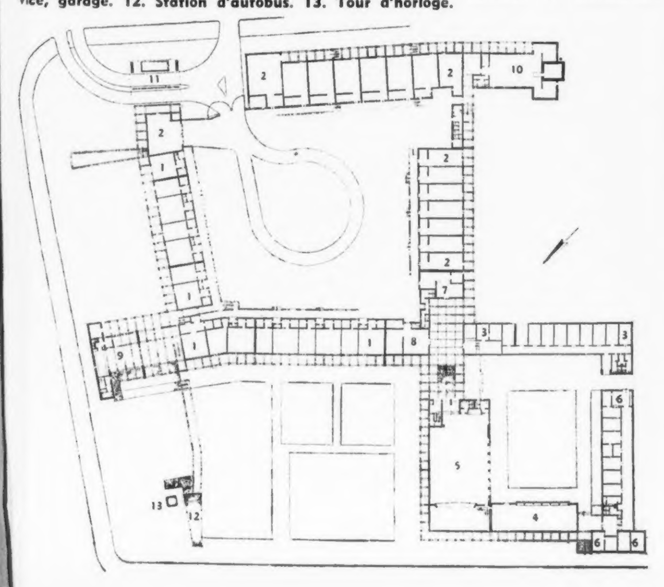


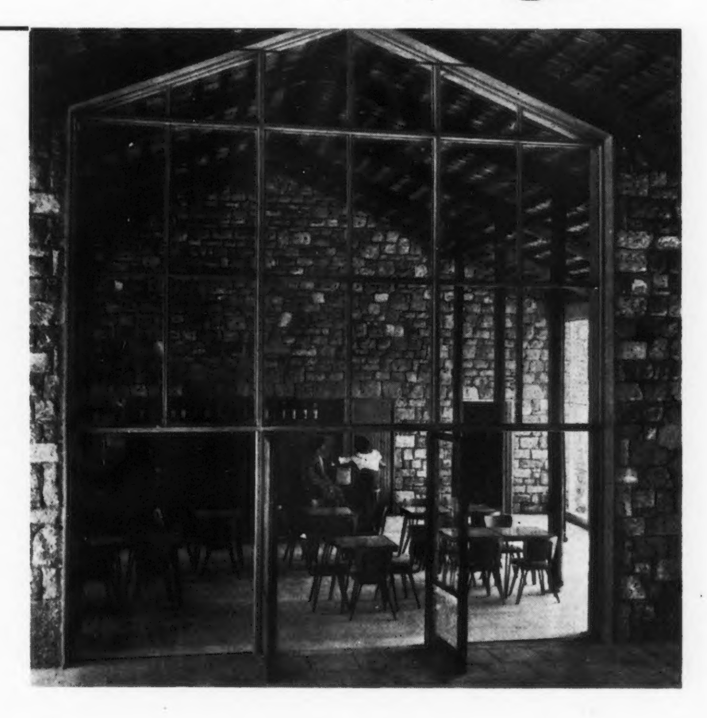


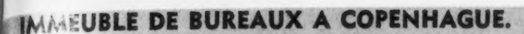
CENTRE COMMERCIAL A ASHKELON, ISRAEL

D. KARMI ET ASSOCIES, ARCHITECTES

1. Magasins. 2. Ateliers. 3. Bureaux. 4. Musée et bibliothèque. 5. Hall. 6. Centre médical. 7. Poste. 8. Banque. 9. Bar et restaurant. 10. Services. 11. Station-service, garage. 12. Station d'autobus. 13. Tour d'horloge.





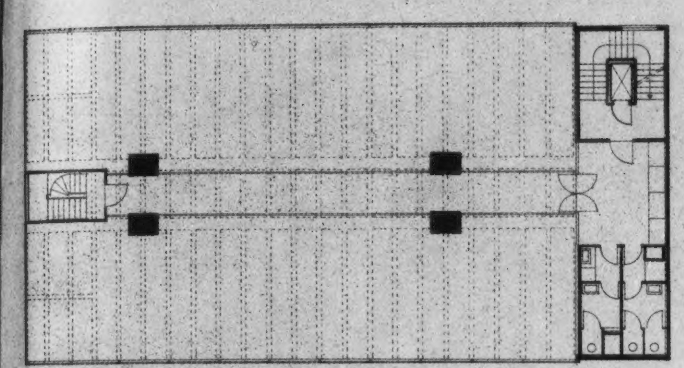


IMMEUBLE DE BUREAUX A COPENHAGUE.

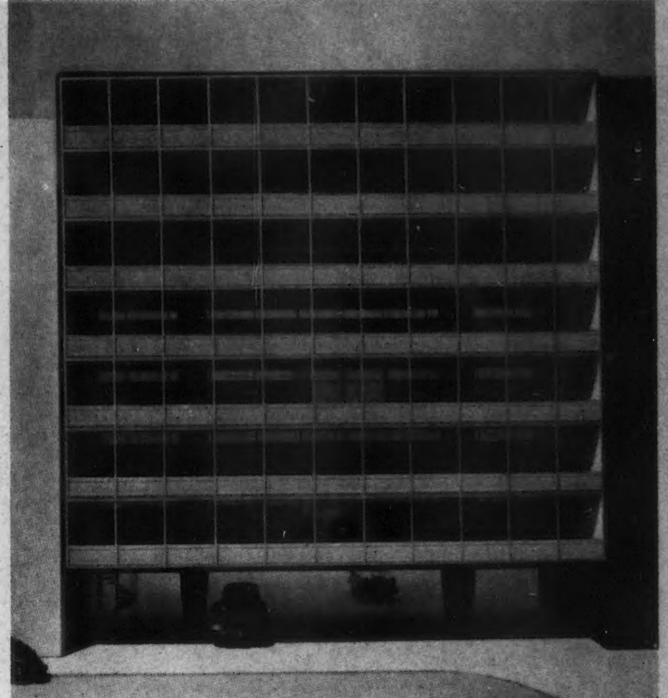
ARNE JACOBSEN, ARCHITECTE.

Cet immeuble de bureaux est actuellement en voie de réalisation, au centre de Copenhague. L'édifice repose sur deux pilotis assurant une libération maximum au sol. La disposition adoptée permet un éclairage optima des bureaux.

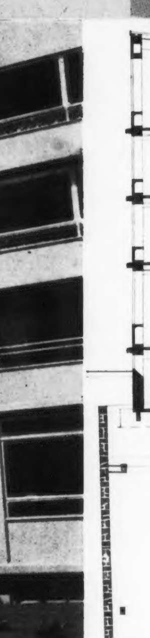
Ossature en béton armé et pans de verre.

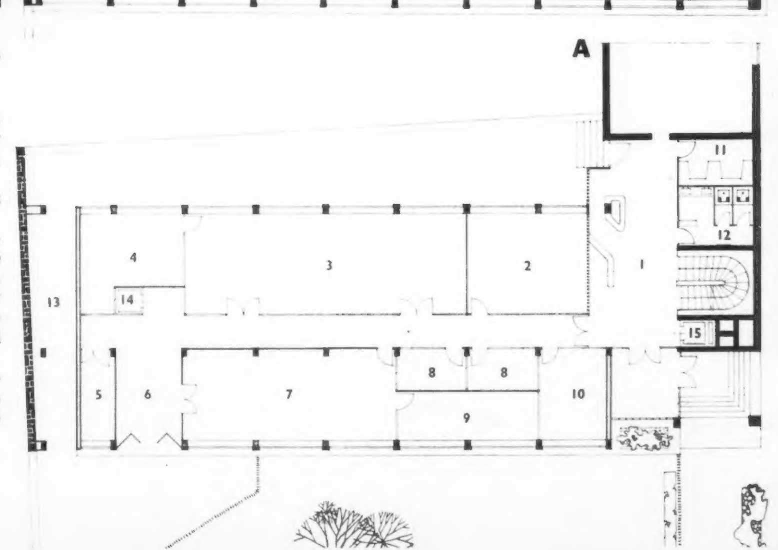


Ci-dessous : étage courant montrant la disposition de l'ossature et la construction du plancher.









A. Rez-de-chaussée : 1. Hall. 2 et 3. Ateliers. 4. Chimie. 5. Magasinier. 6. Chargements. 7. Réparations. 8. Chefs d'équipe. 9. Horloger. 10. Téléphoniste. 11. Vestiaires. 12. Toilette. 13. Garage vélos. 14. Monte-charges. 15. Ascenseur public.

B. Etage courant : 16. Bureaux. 17. Chef de centre. 18. Chef de section. 19. Hall.

DIRECTION GENERALE DE L'E.G.F. A VALENCIENNES.

J. VERGNAUD, ARCHITECTE.

Le bâtiment, sur rez-de-chaussée et trois étages, correspond à un programme exclusif de bureaux comprenant des bureaux particuliers y compris la direction, et les services généraux, c'est-à-dire mécanographie, comptabilité, dactylographie, dessin.

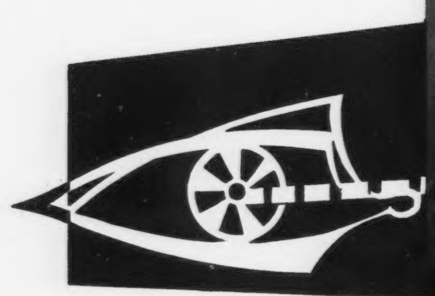
Le terrain a permis une bonne orientation et un dégagement assez vaste pour les accès et les jardins.

Ossature en béton armé, trame de 3,25 choisie comme pour correspondre à la largeur standard d'un bureau (3,25 × 4,00). Remplissage par allèges préfabriquées comprenant à l'intérieur radiateurs et rangement.

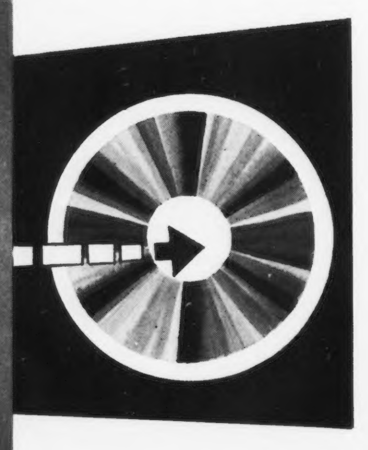
Les façades en béton brut de décoffrage, ont été poncées pour obtenir une surface lisse. Planchers en dalles pleines recouvertes d'une chape isolante de béton de liège et Solplastic. Cloisons en Placoplâtre et Isorel dur.

Sol et cloisons ont été traités en vue de rechercher la meilleure insonorisation. Couverture en Eternit ondulé grandes ondes. Menuiseries extérieures occupant toute la largeur comprise entre les poteaux de béton armé d'entraxe 3,25.

Ce simple geste est un test de résistance...







LA RÉSISTANCE D'UN TUYAU DÉPEND DE SON HOMOGÉNÉITÉ, C'EST-A-DIRE DE SA STRUCTURE MOLÉCULAIRE STABLE

Prenez en main un tuyau SOFOM rigide en chlorure de polyvinyle, regardez-le dans la lumière: ses surfaces lisses, sa pureté d'aspect traduisent sa structure homogène rigoureusement parfaite, garantie de sa résistance aux chocs et au froid.



EST SUR - les tuyaux SOFOM subissent en usine, des pressions cinq fois supérieures à celles que leur imposeront les plus durs services.



EST ECONOMIQUE - SOFOM est léger ; un seul homme peut porter plusieurs dizaines de mètres de tuyau rigide. SOFOM se façonne instantanément et se pose sans difficultés.

Cela signifie pour vous économies de transport et de main-d'œuvre.



EST " CONFORTABLE " - insonore et élastique SOFOM absorbe les coups de béliers si désagréables pour les usagers et si nuisibles à la vie des appareils sanitaires.

Vous qui cherchez des formules économiques et neuves, demandez à la succursale DAVUM de votre région, les autres qualités du nouveau tuyau SOFOM rigide

TUYAUX RIGIDES SOFOM
EN CHLORURE DE POLYVINYLE
SOCIETE **SOFOM,** 6, Rue Piccini, PARIS 16e
Agent Général : **DAVUM,** 22, Boulevard Galliéni, 22
VILLENEUVE LA GARENNE (Seine)
Tél. : PLAine 22-10

PROVENTE SO.1



SONCINI ET MATTIONI, ARCHITECTES 1



MANGIA ROTTI ET MORASSUTTI, ARCHITECTES FAVINI, INGENIEUR

2

TROIS GRATTE-CIEL EN ITALIE

1. Ce projet concerne un immeuble de bureaux qui sera réalisé sur la côte.

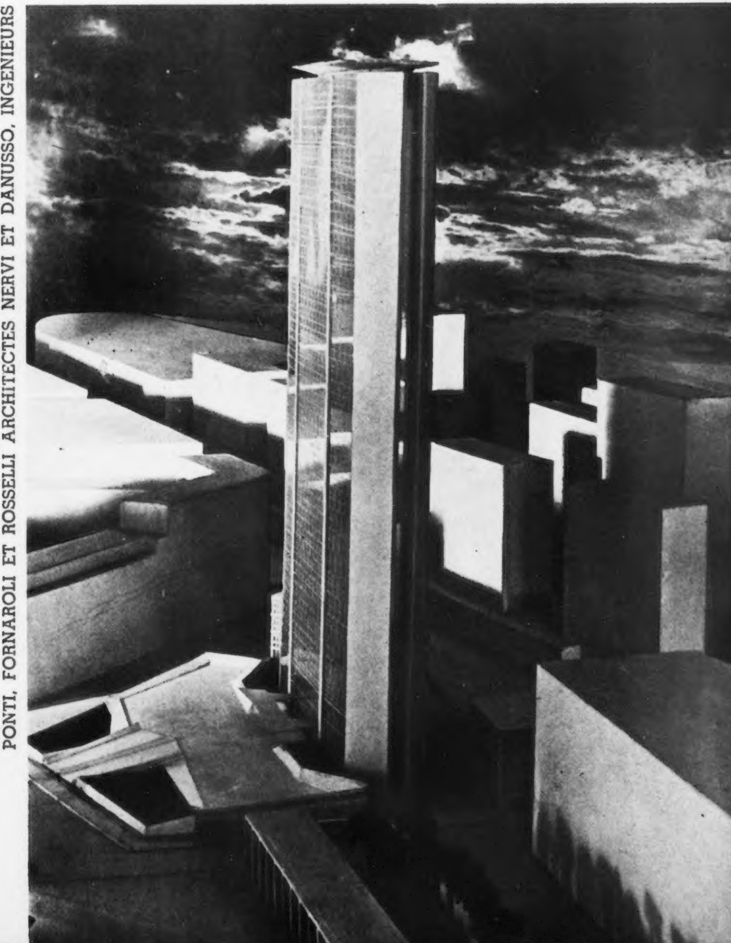
2. Immeuble de bureaux à Milan : 31 étages. Totalité de la surface utilisée jusqu'au 7e, ensuite 50 %.

3. Immeuble Pirelli à Milan : 30 étages.



3

PONTI, FORNAROLI ET ROSSELLI ARCHITECTES NERVI ET DANUSSO, INGENIEURS



IIe SALON INTERNATIONAL DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

(16-28 juin 1956)

La manifestation tenue l'an passé dans le parc du Domaine National de Saint-Cloud aura lieu de nouveau cette année sous le nom de IIe Salon International du Bâtiment et des Travaux Publics. Cette répétition établit le début de la périodicité annuelle de ce Salon Technique, justifié par le sucès constaté dans l'ensemble des domaines industriels représentés. C'est aussi une preuve que l'idée de la plus large confrontation des techniques de construction a été bien accueillie par les professionnels qui ont trouvé là un précieux organisme d'information.

Sans vouloir insister sur l'aspect commercial de ce Salon, cependant profitable aux firmes présentes, il est utile de souligner sa profonde répercussion sur le plan international comme moyen d'expression et d'échanges de vues. Ainsi, la visite de M. Youdine, Ministre de l'Industrie des Matériaux de Construction de l'Union Soviétique, accompagné d'une délégation d'ingénieurs et d'architectes, a eu pour conséquence une invitation adressée aux exposants français à venir à Moscou pour développer les contacts noués à Saint-Cloud et établir des relations commerciales dans le domaine de la construction entre les deux pays. Parallèlement, des syndicats et organisations professionnelles patronales ont été conviés à Moscou, dans le même but.

D'autre part, la participation des Ministères de la Construction de Hongrie et de Pologne est acquise cette année sous la forme d'une étude statistique et d'une exposition de matériel.

Le caractère international de ce Salon s'affirme, des réunions préliminaires ont déjà eu lieu à Paris, Londres, Bruxelles, Wiesbaden, Milan, etc. A la demande des habitants des pays sous-développés, il sera créé une section de l'habitat tropical dans laquelle seront présentés des prototypes belges, anglais et américains.

Les industries du froid, de la menuiserie métallique, du bois, de l'isolation, etc., seront largement représentées et des firmes étrangères de matériel d'entreprise encore inconnues en France seront révélées aux utilisateurs français.

Les Centres techniques de divers pays d'Europe montreront les résultats de leurs recherches. Enfin, pour la France, en dehors d'un grand nombre de firmes indépendantes, le Ministère de la Reconstruction et du Logement, ainsi que de grandes administrations comme la S.N.C.F., apporteront une contribution qui s'avère, dès maintenant, extrêmement intéressante.

Ve CONGRES-EXPOSITION INTERNATIONAL DES TECHNICIENS DE LA SANTE A PARIS

Maison de la Mutualité, juin 1956.

Sous la présidence de M. le Dr Le Gorgeu, Conseiller d'Etat Honoraire, Président de la Commission Nationale du plan d'équipement hospitalier, les innombrables activités touchant à la médecine, à la chirurgie, aux spécialités, comme à l'habitat, à la gestion et à l'équipement, dans nos établissements de soins publics et privés, seront étudiées durant les journées des 5, 6, 7 et 8 juin.

Des commissions d'étude sont actuellement au travail pour préparer l'élaboration des rapports qui seront publiés et distribués avant le Congrès, de façon à permettre à tous les congressistes, *régulièrement inscrits*, de participer aux débats.

Des visites et des réceptions sont prévues à Paris même et dans la banlieue ; le programme en sera publié ultérieurement.

Le Centre International de l'Enfance organisera une exposition au Château de Longchamp, au Bois

Enfin, le voyage d'études organisé en Irlande par la Fédération Internationale des Hôpitaux se terminant le 2 juin, les Congressistes des autres pays qui prennent part habituellement à tous les Congrès Internationaux pourront, repassant par Paris, participer aux travaux et aux diverses réjouissances prévues.

Congrès : 37, rue de Montholon, Paris (9e).

Exposition : 10, rue de Châteaudun, Paris (9e).



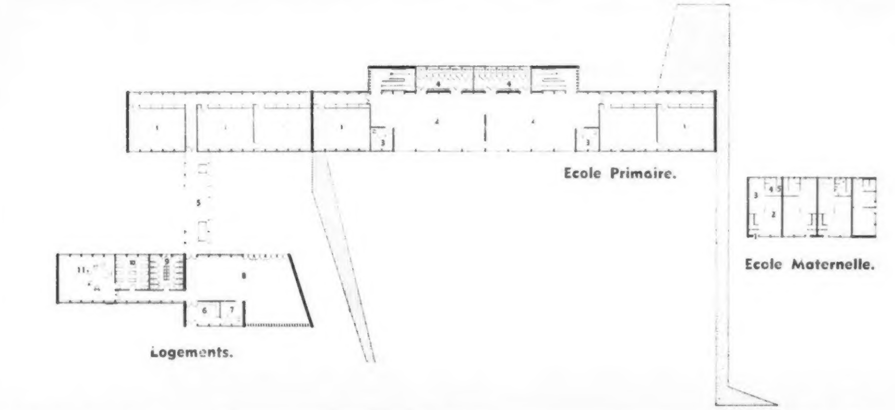
ECOLE HENRI MATISSE AU CATEAU

J. VERGNAUD, ARCHITECTE, EN COLLABORATION AVEC E. GAILLARD, ARCHITECTE DE LA VILLE

Cette école porte le nom du grand peintre disparu né dans cette petite ville du Nord. Il en avait accepté le patronage et a participé à sa réalisation en dessinant le vitrail de la salle de jeux de l'école maternelle.

Une dénivellation assez sensible a guidé en partie l'étude du plan-masse et de l'implantation des trois corps de bâtiments : école primaire (12 classes), maternelle (5 classes) et logements (4 pour directeurs et instituteurs). Les bâtiments ont été réalisés sur la trame imposée de 1,75 m. La préfabrication des éléments : portique, planchers, allèges, a été étudiée par les architectes et une équipe d'entrepreneurs.

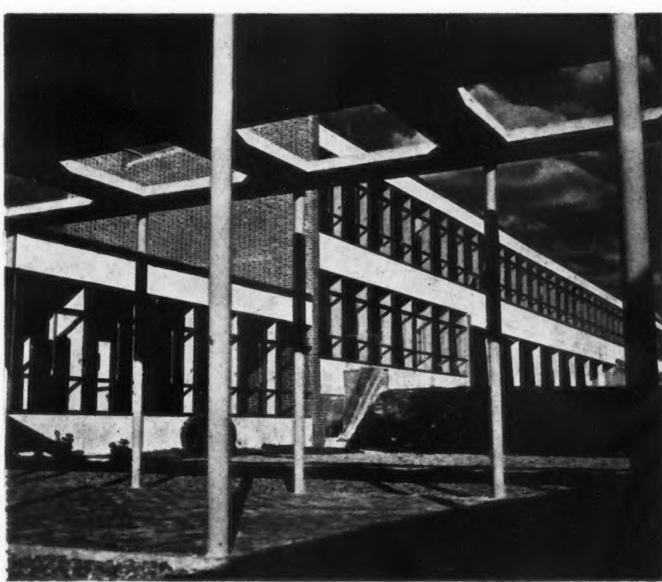
Cette collaboration a permis de réaliser l'ensemble rapidement et dans les limites de prix imposés par le Ministère de l'Education Nationale. Menuiserie extérieure métallique, cloisons intérieures en dufaylith ; couverture en éternit grandes ondes, teintée bleu Matisse. Chauffage par le sol.

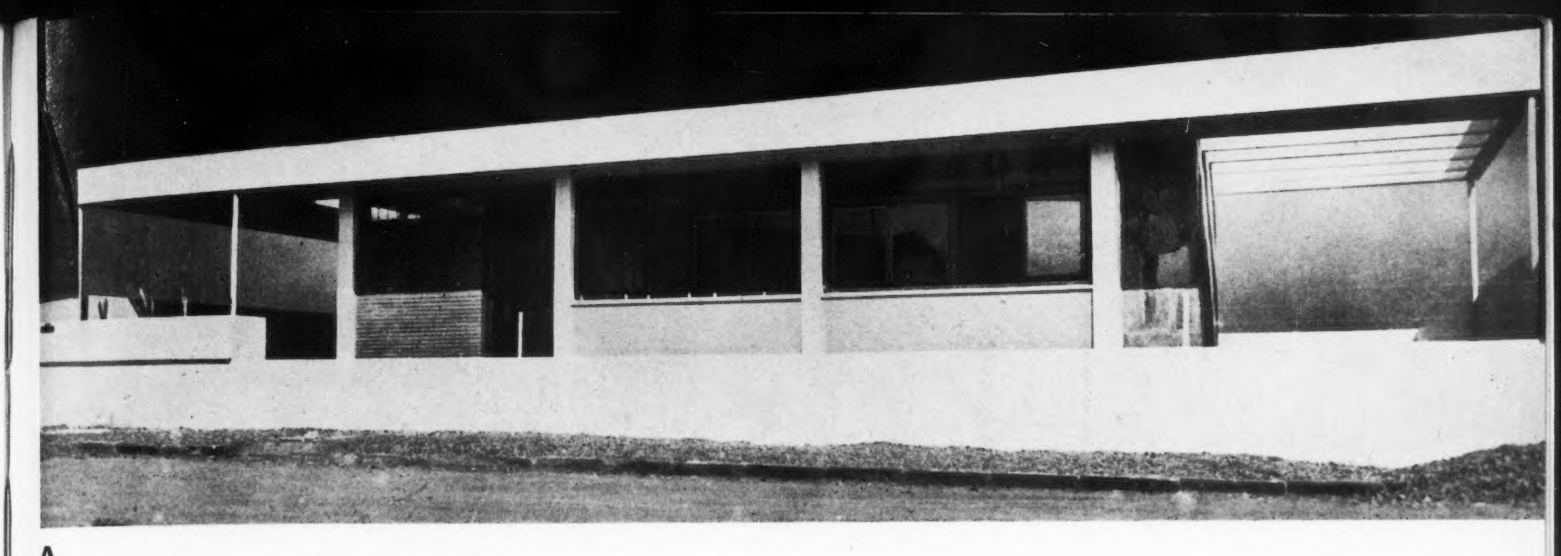


Ecole primaire : 1. Classes. 2. Préaux. 3. Bureau directeur. 4. Sanitaires. 5. Passage couvert.

Ecole primaire : 6. Attente, entrée. 7. Directrice. 8. Salle de jeux. 9. Sanitaires. 10. Dortoirs. 11. Salle de travaux.

Logements : 1. Entrée. 2. Séjour. 3. Cuisine-repas. 4. Salle de bains. 5. W.-C.



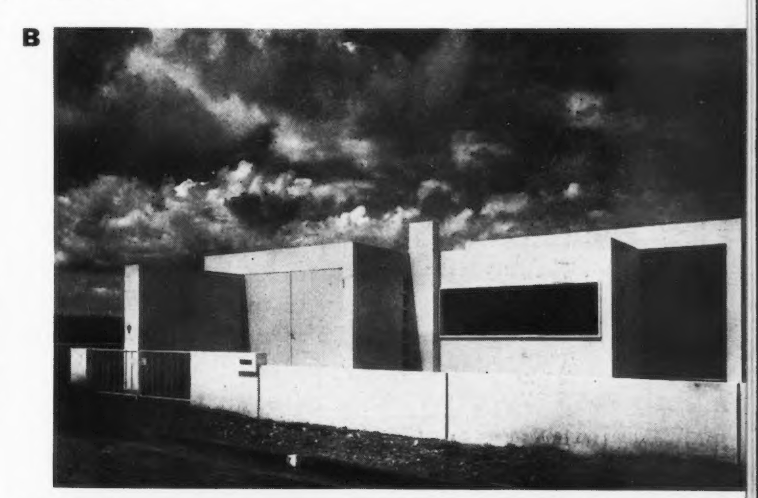


A

QUATRE HABITATIONS INDIVIDUELLES A CASABLANCA, MAROC

GASTON JAUBERT, Architecte.



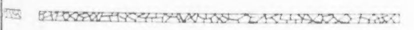


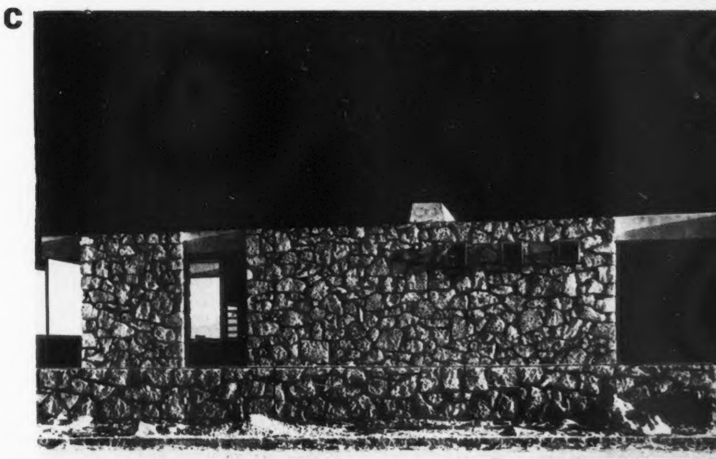
B

Ces quatre logements de fonction viennent d'être construits au Lotissement C.I.L. de Casablanca et répondent à un même programme d'économie.

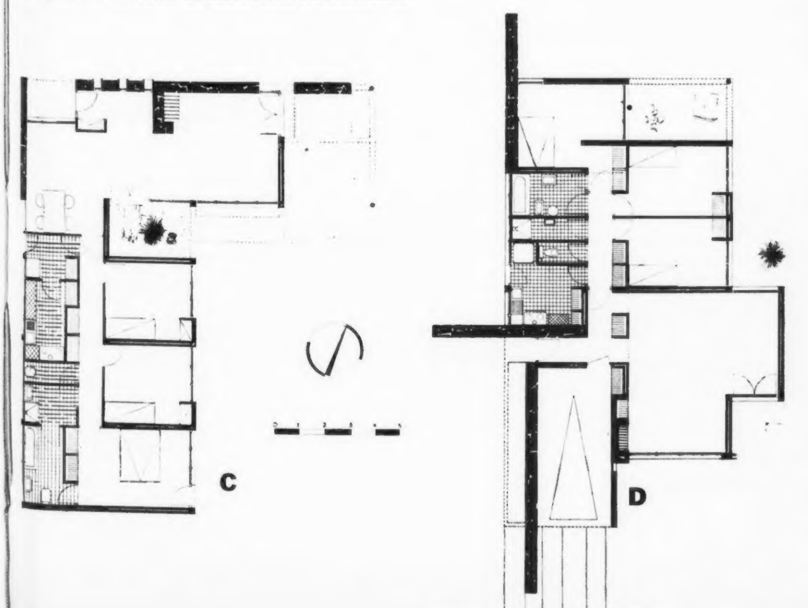
Les orientations sont identiques : le living-room au Sud-Sud-Est, chambres à l'Est, services à l'Ouest.

Construction par ossature béton armé ou murs porteurs en maçonnerie ; cloisons doubles en briques.





C





D

Photos Marc Lacroix.

AVIS DE CONCOURS

OPERA A SYDNEY

Un concours international est ouvert par le Gouvernement de l'Etat de la Nouvelle-Galles du Sud (Australie) pour la réalisation d'un théâtre à Sydney.

Trois prix de 5.000, 2.000 et 1.000 livres australiennes seront remis aux auteurs des projets qui auront particulièrement retenu l'attention du Jury.

Les demandes d'inscription doivent être accompagnées d'un dépôt de 7.800 francs, qui sera rendu dès réception du projet, et adressées en anglais au Secretary and Executive officer, Opera House Committee, c/o Department of Local Government, Bridge and Phillip Streets, Sydney, Australie, jusqu'au 15 mars 1956 inclus.

(Texte communiqué par l'Ambassade d'Australie à Paris.)

MENUISERIES EXTERIEURES EN BOIS

On se souvient que le Centre Technique du Bois a organisé des concours pour l'édification de maisons économiques, dans la construction desquelles il devait être fait un large appel au bois et à ses dérivés, et pour des meubles de série.

Cet organisme vient de lancer, en liaison avec les fabricants et entrepreneurs, un Concours de menuiseries extérieures en bois et de quincaillerie de bâtiment qui porte sur les quatre secteurs suivants :

— Fenêtres et porte-fenêtres, équipées de leur quincaillerie ;

— Fermetures extérieures (volets, volets roulants, stores, jalousies, persiennes, etc.) équipées de leurs accessoires de manœuvre ;

— Portes extérieures d'habitation et de garage, équipées de leur quincaillerie ;

— Quincaillerie du bâtiment.

Les inscriptions devront parvenir au C.T.B. avant le 1er mars 1953, les projets, comportant un devis descriptif, des plans ou dessins, et un devis estimatif, devant être remis avant le 15 avril.

PREFABRICATION PAR LES PROCEDES DOMOFER

Un intéressant voyage avait été organisé pour les représentants de la presse, le 19 décembre dernier, par la Société Domofer. Il s'agissait de visiter les immeubles d'habitation en cours de construction pour l'Immobilière Thionvilloise à Guénange en vue du logement du personnel des usines Sollac et ces usines elles-mêmes, à Seremange.

Dès le voyage d'aller nous pûmes avoir, grâce à un très bon film, projeté dans un wagon spécialement aménagé, un aperçu de ce que nous allions voir à notre arrivée.

Les procédés Domofer, sur lesquels nous reviendrons par une étude détaillée dans notre prochain numéro, se caractérisent par les avantages suivants : souplesse d'adaptation, économie de poids, facilité de construction, simplicité de montage se traduisant par une économie très sensible de main-d'œuvre spécialisée, que les visiteurs apprécièrent sur le chantier où, sur les 900 logements prévus au programme, 148 sont déjà habités.

Ces maisons en acier, entièrement réalisées par les procédés Domofer, et avec la collaboration de l'architecte conseil de la société, M. J.-M. Lafon, sont en elles-mêmes une démonstration des possibilités offertes, et il est hors de doute qu'elles sont d'un intérêt certain à une époque où la construction rapide et économique d'habitations est plus que jamais primordiale. Cependant, on peut se demander si, en dépit de toutes les précautions prises, l'aspect restera satisfaisant d'ici quelques années et ne posera pas de problèmes d'entretien pour les façades et les cages d'escalier.

La journée se poursuivit aux usines Sollac à Seremange, qui constituent une parfaite réussite en matière d'architecture industrielle et où la visite du train de laminage à chaud fut particulièrement spectaculaire.

Félicitons et remercions les organisateurs pour l'ambiance qu'ils surent créer, le confort qu'ils mirent à la disposition des participants à ce voyage, la qualité remarquable de l'organisation, l'amabilité de l'accueil.



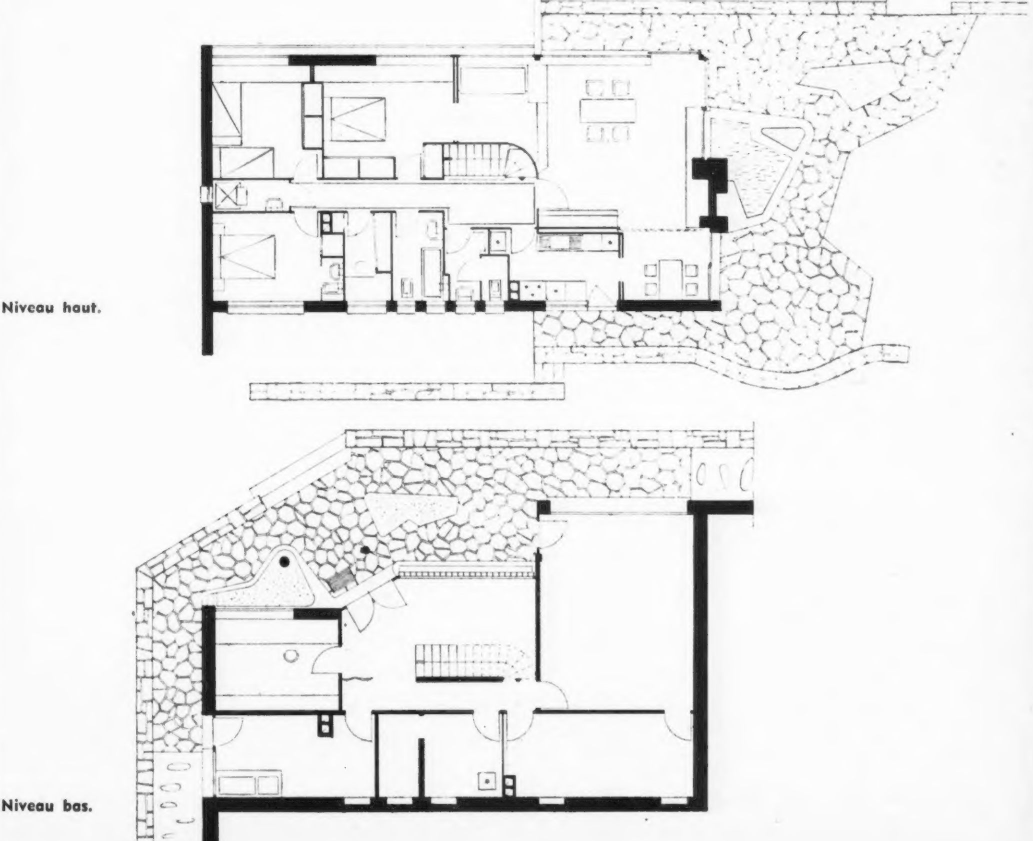
VILLA A CHAMBERY L. CHAPPIS, ARCHITECTE

La villa est construite sur une colline assez abrupte dominant Chambéry à l'Ouest. La pente du terrain a permis d'aménager des terrasses à divers niveaux. Le plan exprime une nette séparation des différentes activités.

Aux pièces du niveau bas, dont la hauteur sous plafond est 2,20 m, salle de jeux des enfants, cave et chaufferie, correspondent à l'étage le vestibule et le séjour d'un volume important.

Par contre, à l'autre partie du niveau inférieur comportant : hall, bureau et buanderie, dont la hauteur est 2,40 m sous plafond correspondent à l'étage des pièces de volume moindre : chambres à coucher et sanitaires. Eventuellement, la salle de jeux pourra être transformée en bureau d'études. Le garage est au niveau bas du terrain, la maison n'étant accessible que par un chemin tracé dans un petit bois de sapins et de bouleaux.

Construction en matériaux traditionnels : pierre et moellons creux crépis. Couverture multicouche avec revêtement aluminium sur voligeage bois. En façade, bardage en bois de mélèze. Baies à double vitrage avec stores Kirsch incorporés.



Niveau haut.

Niveau bas.

HABITATION INDIVIDUELLE A AFSNEE-SUR-LYS, BELGIQUE.

JACQUES DOLPHYN, ARCHITECTE.

Cette habitation est construite au pied d'une petite église romane, en bordure de la vieille Lys.

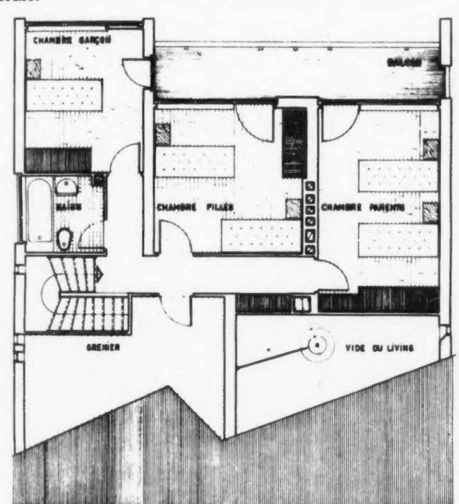
Le plan est d'une grande simplicité. La disposition des lieux permet de les faire profiter d'un ensoleillement maximum toute l'année et de les protéger des vents dominants. L'inclinaison du corps du bâtiment par rapport à l'axe Nord-Sud, d'après les théories récentes de Marboutin, assure, en outre, du soleil tout l'été sur les quatre façades.

L'air chaud est distribué par gravitation naturelle, au moyen de gaines logées dans le faux plafond des dégagement, charnières du plan. En raison de la nature du sous-sol, il fut décidé de ne pas creuser de caves, mais de les remplacer par des locaux de service au rez-de-chaussée.

Malgré les surfaces restreintes imposées par les normes de la « Loi de Taeye », cette habitation est caractérisée, au rez-de-chaussée, par le volume du living-room dont le plafond suit la pente du toit, et, à l'étage, par le large balcon abrité qui prolonge les chambres.

Les façades affirment franchement les fonctions constructives : éléments porteurs en briques, éléments portés en béton, panneaux de remplissage en bois. Les proportions en plan et en élévation ont été établies sur la trame du « Modulor ». L'implantation du volume bâti a été étudiée en tenant compte de la hêtraie existante. La forme de la toiture est dictée par l'organisation générale.

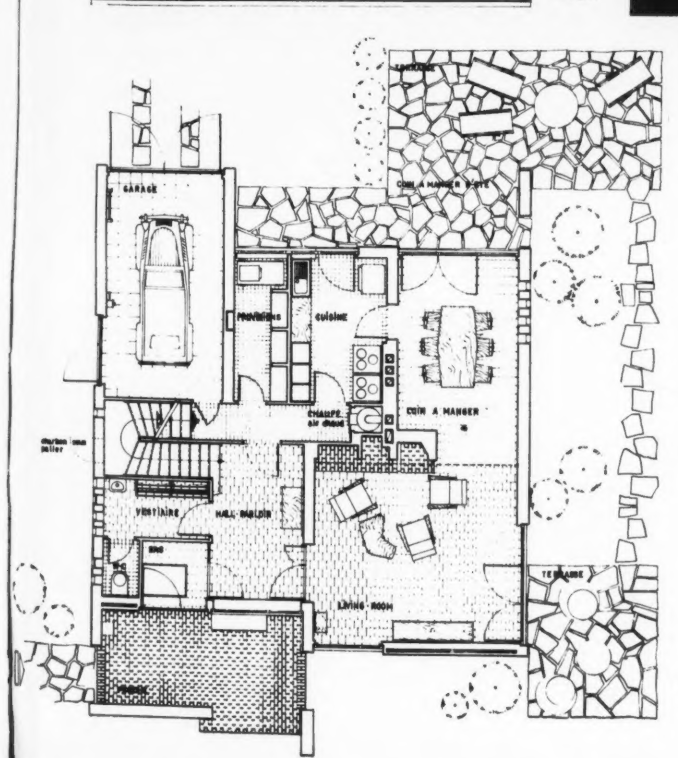




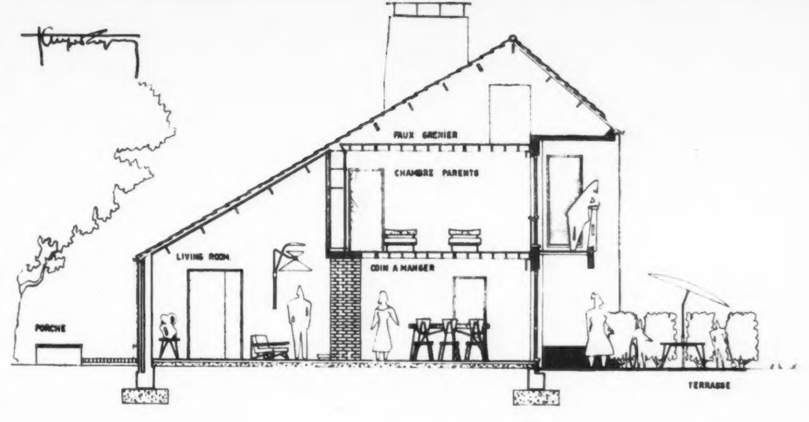


Etage.





Rez-de-chaussée.

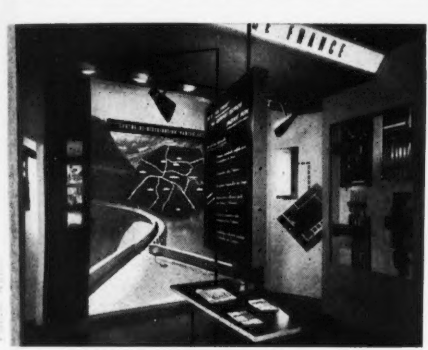


La polychromie extérieure souligne les éléments organiques de l'architecture et les oppose aux matériaux naturels : tuiles Pottelberg, murs en « Schelderboom » blanchis à la chaux, menuiseries peintes — parties mobiles, vert wagon ; parties fixes, blanches — et le béton brut de décoffrage est traité en gris ou blanc ; soubassement au goudron et seuils en schiste ardoisier clivé.

UNE INITIATIVE D'ELECTRICITE DE FRANCE

Le Centre de *Paris-Electricité de France* vient d'aménager à l'intention des architectes un stand dans l'immeuble du *Centre d'Information et de Documentation du Bâtiment*, 100, rue du Cherche-Midi.

Le but de cette présentation est de faire connaître les nouveaux dispositifs utilisés pour distribuer l'énergie électrique dans les immeubles. Ainsi, dans la partie gauche, on peut voir un palier d'étage comportant dans une gaine convenablement dimensionnée une colonne montante en barres et deux compteurs accessibles sans dérangement de l'abonné. Dans une amorce d'appartement, faisant suite à ce palier, on aperçoit l'appareillage de protection comprenant un disjoncteur calibré et un tableau de départ avec fusibles classiques et micro-disjoncteurs dont l'emploi est appelé à se développer. Sur la droite du stand sont présentés quatre fragments de colonnes montantes préfabriquées en service à Paris. Deux de ces colonnes sont en tubes (l'une en cuivre, l'autre en aluminium), la troisième est en barres d'aluminium et la quatrième constituée par des barres de cuivre enrobées dans du béton. Parmi les nombreux avantages que présentent ces nouvelles



Le stand E.G.F. au Centre d'Information du Bâtiment.

colonnes, il y a lieu de noter en particulier : la facilité et la rapidité d'installation, la grande sécurité et la possibilité de renforcement, sans dégradation, par le simple remplacement des barres ou des tubes.

Dans une autre partie du stand se trouve un chauffe-eau installé dans un placard, ce qui illustre les grandes facilités et possibilités de placement de cet appareil.

Enfin les architectes trouveront sur place une documentation spécialement sélectionnée à leur intention : adresses utiles, bibliographie, brochures techniques, etc.

UN NOUVEAU TYPE DE RADIATEUR

Ce nouveau type de radiateur se différencie des autres modèles classiques par le fait qu'on utilise, non pas des éléments en fonte ou en acier, mais de la tôle. L'emploi de ce matériau a permis d'obtenir intérieurement un réseau de *conduits de circulation* très dense, mais dont la forme particulière assure un rendement calorifique élevé tout en évitant l'entartrage avec des eaux à titre hydrotimétrique élevé.

Ce radiateur est composé de deux tôles : l'une, extérieure, qui affecte la forme définitive du radiateur ; à l'intérieur, une seconde tôle préalablement « travaillée » et présentant des « alvéoles », est soudée électriquement sur la première. L'eau chaude circule dans l'espace libre laissé entre les deux tôles, les conduits ainsi créés mesurant dans leurs parties les plus étroites au moins 6 mm. On évite ainsi tout danger d'entartrage, et on assure une circulation rapide du fluide chauffant.

Il convient de préciser que les tôles subissent, avant assemblage, un traitement spécial de phosphatation destiné à empêcher toute corrosion du métal. Ces tôles résistent, d'autre part, à des pressions pouvant atteindre 7 atmosphères.

Nous donnerons dans notre prochain numéro toutes les caractéristiques de cet appareil.

Pour tous renseignements, s'adresser à META-LARC, 19, rue Pasteur, à Enghien.

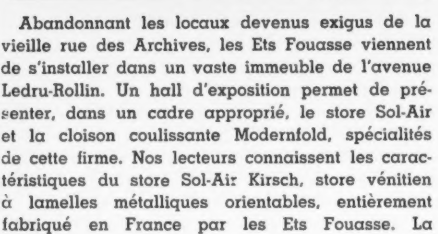
OUVERTURE DES NOUVEAUX BUREAUX DES Ets FOUASSE A PARIS

120, avenue Ledru-Rollin





Photos Chevojon



Abandonnant les locaux devenus exigus de la vieille rue des Archives, les Ets Fouasse viennent de s'installer dans un vaste immeuble de l'avenue Ledru-Rollin. Un hall d'exposition permet de présenter, dans un cadre approprié, le store Sol-Air et la cloison coulissante Modernfold, spécialités de cette firme. Nos lecteurs connaissent les caractéristiques du store Sol-Air Kirsch, store vénitien à lamelles métalliques orientables, entièrement fabriqué en France par les Ets Fouasse. La lame doublement incurvée diffuse au maximum en lumière indirecte les rayons solaires éblouissants. Son profil lui assure une tenue très rigide ; elle ne gauchit pas ; de plus, elle permet une parfaite circulation de l'air.

La porte-cloison coulissante Modernfold est composée d'une armature métallique à charnières, se repliant en accordéon suivant un système breveté qui assure une résistance au gauchissement et une excellente stabilité verticale.

LA TROISIEME SESSION INTERNATIONALE DES METAUX LEGERS AURA LIEU EN AUTRICHE

La Troisième Session Internationale portant sur les métaux légers aura lieu à la Montanistische Hochschule (Ecole Minière Universitaire) de Leoben (Styrie) en Autriche, du 7 au 9 juin 1956. Comme dans les sessions précédentes, des exposés seront présentés sur les derniers développements des métaux légers. Les conférences seront faites par les experts les plus qualifiés d'Europe, du Canada et des Etats-Unis, sur les sujets suivants : Les métaux légers dans l'économie nationale et mondiale. La métallurgie des métaux légers (Al, Mg, Ti). La technologie des métaux légers. Etudes et recherches sur les métaux légers. L'évolution des emplois des métaux légers.

Pour obtenir le programme détaillé et tous renseignements, s'adresser à l'Administration du Congrès de la Troisième Session Internationale des Métaux Légers, Montanistische Hochschule, Institut de Métallographie, Leoben (Styrie), Autriche.

LA NOUVELLE PIERRE DE PAREMENT EN BETON « MACLIT »

Les Ebenseer Betonwerke Gesellschaft m.b.H., 6, Annagasse, Vienne I, Autriche, ont mis au point une pierre de montage en béton, la « MACLIT », qui a été présentée pour la première fois à la Foire de Vienne en 1954, puis à l'Exposition bavaroise permanente pour matériaux de construction à Munich et à l'Exposition de Hambourg.

« MACLIT » est un élément de béton de parement qui n'a subi aucun traitement manuel ou mécanique, sa structure n'a pas été modifiée par un procédé chimique, mais résulte de la brisure d'un bloc de béton brut manufacturé selon les méthodes reconnues pour le béton compact.

« MACLIT » présente l'apparence de la pierre naturelle, mais le nouveau matériau ne doit pas être considéré comme une imitation. Au contraire, il s'agit d'une pierre de construction appartenant





au groupe des pierres utilitaires en béton, qui offre à l'architecte des possibilités nouvelles et des solutions constructives satisfaisantes.

Des bâtiments ont été exécutés au moyen de ce matériau : églises, piliers de ponts ou autres réalisations du génie civil. « MACLIT » exige toutefois des méthodes différentes de celles adoptées pour les travaux en pierres naturelles. La production du « MACLIT » comprend la fabrication en série de certains types de pierres : dalle de revêtement et bloc creux pour les sous-bassements aérés des bâtiments.

GROUPE D'IMMEUBLES A ROME

RIDOLFI, ARCHITECTE

La documentation concernant ce groupe d'immeubles étant incomplète, nous avons dû reporter la publication à un numéro ultérieur.

AVIS DE CONCOURS

Un concours sur titres et références est ouvert en vue de l'admission d'un ingénieur subdivisionnaire au Service de l'Architecture de la Mairie de Nantes (Loire-Inférieure).

La candidature doit être formulée par lettre adressée à M. le Maire de la Ville de Nantes, Hôtel de Ville. Joindre : une copie certifiée conforme du ou des diplômes ainsi que le curriculum vitæ.

Candidatures reçues jusqu'au 15 avril inclus.

Pour renseignements, s'adresser au Bureau du Personnel, à la Mairie de Nantes, ou écrire au Maire de Nantes, Hôtel de Ville. Envoi d'une notice-programme sur simple demande.

L'INSONORISATION, PROBLEME ACTUEL

Une enquête récente faite auprès d'un certain nombre de techniciens de l'acoustique fait ressortir combien importante est la part qu'ils accordent à l'équipement des lieux de travail, et en particulier à l'insonorisation.

Le bruit est en effet, pour le personnel soumis à des travaux qui exigent une attention constante, une des causes les plus importantes de fatigue et d'erreurs. Conjointement à la transformation des méthodes de travail et au renouvellement du matériel se pose le problème du conditionnement acoustique.

Le visiteur qui parcourt un bureau moderne non insonorisé, est frappé par le niveau élevé et la multiplicité des bruits : machines à écrire, machines comptables, etc., émettant des ondes sonores qui interfèrent dans les lieux mêmes et d'un local à l'autre.

Il apparaît donc comme absolument nécessaire de :

a) *Réduire les bruits à la source même*, toutefois, de par leurs fonctions mêmes, certains appareils seront toujours la source de vibrations et de bruits importants ;

b) *Réduire le niveau sonore :*

L'oreille d'un observateur situé dans une enceinte fermée (bureau par exemple) est excitée non seulement par les ondes sonores qui lui parviennent directement depuis les sources de bruit, mais également par les différents systèmes d'ondes réfléchies par les parois de l'enceinte. Le niveau de bruit est d'autant plus élevé que ces réflexions sont importantes. On comprend également que le niveau sonore est d'autant plus homogène dans les différents points du local que la réflexion est élevée.

On voit par là, la nécessité de garnir les différentes parois d'un bureau bruyant au moyen de montages absorbants permettant de réduire au minimum les réflexions entre les parois.

Un tel traitement qui comprend généralement le plafond et une retombée plus ou moins importante, permet à la fois de réduire très sensiblement le niveau sonore (jusqu'à 50 % de l'impression initiale) et le localiser les bruits dans le voisinage immédiat de leur source.

Quant à l'isolation contre la transmission des sons à travers cloisons ou planchers, nous nous proposons de donner, dans notre prochain numéro, des informations précises montrant comment peut être réalisée une barrière efficace au passage des ondes sonores et sur les techniques de pose.

Des résultats remarquables sont obtenus dans le domaine de l'insonorisation. Parmi les fabricants qui se sont attachés à trouver des solutions satisfaisantes à ce problème, notons les Manufactures de Glaces de Saint-Gobain et Boussois, dont le matériau, universellement connu, la « fibre de verre », est le produit d'une longue expérience et de techniques de fabrication des plus modernes.

PETITE ANNONCE

Cabinet d'architecte moyenne importance à remettre ville « Midi », travaux en cours et en projets. 25 millions, augmentation rapide facile. — Ecrire A.B. 313 à la Revue.

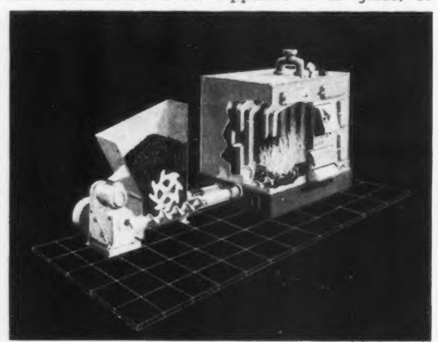
LE CHAUFFAGE AUTOMATIQUE PAR CHAUDIERE A CHARBON DE PETITE ET MOYENNE PUISSANCE

Le chauffage automatique au charbon posait un problème délicat, parce qu'il semblait donner une moins grande automaticité ou demander une main-d'œuvre plus importante que le chauffage automatique utilisant d'autres combustibles.

Aujourd'hui, les matériels proposés sont, quant à l'automaticité, très proches les uns des autres. Les chaudières à charbon permettent cependant de bénéficier des avantages des combustibles solides, en autorisant de plus un rendement exceptionnel.

Les chaudières de petite puissance, c'est-à-dire produisant de 10.000 à 35.000 calories, présentent l'avantage d'avoir un encombrement très réduit. Parmi les chaudières de ce genre, on peut aujourd'hui citer :

— IDEAL GRANIVOR, chaudière atomatique en fonte, dont le prix d'achat est relativement faible. Une modification a été apportée à la grille, ce



Brûleur Volcan automatique à vis et à trémie

qui permet une souplesse plus grande que par le passé dans l'emploi du combustible.

— SEGOR TROPIQUE, dont les différents modèles permettent d'obtenir de 10.000 à 65.000 calories. Elle permet le chauffage par eau chaude ou par vapeur basse pression. En acier, émaillée blanc, elle peut facilement s'intégrer dans un bloc cuisine moderne.

— CARBOBLOC, de chez Seccacier, possède une gamme allant de 15.000 à 35.000 calories.

— BABYLUX de SAPCA présente un seul modèle pour 20.000 calories

— GUILLOT GAM présente différents modèles de 15.000 à 30.000 calories. Toutes ces chaudières élégantes s'intègrent facilement, grâce à leur présentation, dans un bloc cuisine.

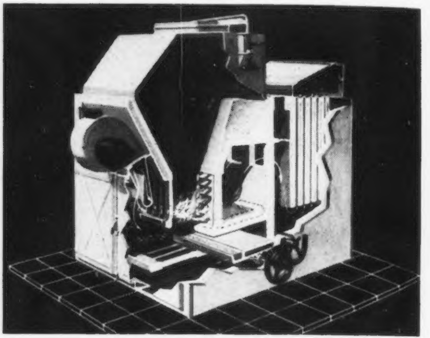
Leur hauteur est de l'ordre de 1 mètre, parfois même inférieure, et leur largeur varie de 54 à 80 cm.

Leur utilisation a, de plus, été facilitée et améliorée, soit par l'adjonction d'auto-chargeurs, évitant toute manipulation de combustible, soit par l'utilisation des jerricans-charbon, permettant un spockage propre dans un minimum de place.

En ce qui concerne les chaudières de moyenne puissance, la seule chaudière automatique en fonte est l'IDEAL STANDARD AD, dont les modèles produisent de 65.000 à 89.000 calories.

Parmi les chaudières automatiques en acier, on trouve : la SEGOR PROVENCE, la SECCACIER, l'AUTOLUX de SAPCA, et chez GUILLOT toutes les séries G et A.

On constate en outre, chez les fabricants de chaudières de grosse puissance, une tendance à produire des modèles de moyenne puissance, telles les chaudières VATC de SERC et les chaudières EMMA de SOCOMAS.



Chaudière Emma (Socomas)

Jusqu'à présent, dans le domaine de l'alimentation des grosses chaudières, le maître d'œuvre était démuni de matériel automatique. Plusieurs constructeurs ont étudié ce délicat problème qui semble avoir trouvé, récemment, une première solution heureuse avec les élévateurs de la maison CAAM. Ce nouveau matériel permet une automaticité plus grande et donne à l'architecture la possibilité d'envisager l'installation de soutes extérieures. Grâce à celles-ci, le problème de ravitaillement est simplifié, et des économies importantes peuvent être réalisées : la livraison du charbon en vrac, jointe à un prix d'installation fort avantageux, permet d'obtenir des prix très inférieurs à ceux autrefois pratiqués.

Enfin, on voit se développer les brûleurs à vis et à prise directe en soute qui rendent totalement automatiques les chaudières classiques, tant en fonte qu'en acier.

LES JOURNEES-EXPOSITION DE LA PEINTURE, MARS 1956, MAISON DE LA CHIMIE, PARIS

Un cycle de conférences sera organisé dans le cadre de cette manifestation :

« Le rôle de la couleur et de la peinture dans le bâtiment moderne », par E. Saffre, Ingénieur-Coloriste à la Société Duco.

« Défense du bon travail dans la peinture », par P. Delbée, Président de la Société des Décorateurs français.

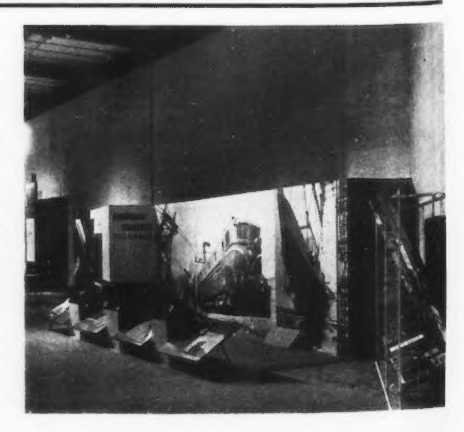
« Couleurs et Harmonies dans la Décoration », par J. Hitier, Décorateur, Professeur à l'Ecole Boulle.

Le mercredi 21 mars, à 12 h. 30, se tiendra, à la Maison de la Chimie, 28, rue Saint-Dominique, Paris (7e), un grand déjeuner-débat sur le thème : « Davantage de peintures pour plus de richesses, plus d'hygiène, plus de sécurité, plus de confort ».

Tous renseignements auprès de Travaux de Peinture, 28, rue Saint-Dominique, Paris (7e). Tél. INV. 10-73.

EXPOSITION DE L'O.T.U.A.

L'Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier a organisé au Grand-Palais à Paris une importante exposition montrant les aspects les plus divers de l'utilisation de l'acier.



Rappelons que l'O.T.U.A., créé en 1928, par les sidérurgistes français, est au service des producteurs et des constructeurs d'acier, en dehors de tout intérêt commercial. Son activité comporte deux aspects principaux : les enquêtes et l'exploitation des résultats. Ses travaux lui permettent de tenir au courant producteurs et utilisateurs des progrès réalisés et des nouveautés signalées dans tous les pays, ainsi que de l'état des principaux marchés de l'acier.

Les résultats de ces études sont diffusés tant par sa publication *Acier* que par des conférences, réunions, expositions, etc. C'est dire l'importance et l'intérêt de l'O.T.U.A.

europe

Dans le but de procéder à certaines confrontations, nous avons pensé qu'il pourrait être intéressant de consacrer un numéro entier de « L'Architecture d'Aujourd'hui » aux problèmes européens touchant l'urbanisme et la construction. Il n'était pas possible, dans un seul numéro, de les aborder tous et c'est pourquoi nous avons pensé que le plus important était de réserver le maximum de place à l'habitation.

Nous nous sommes volontairement abstenus de nous étendre sur des cas particuliers intéressants, pour étudier surtout la construction de vastes unités résidentielles ou l'aménagement de quartiers ou de villes entières. Nous nous sommes efforcés de présenter des exemples où l'architecture était étroitement liée à l'urbanisme. Depuis la fin de la dernière guerre, les principaux pays d'Europe ont développé leur effort de renouvellement et il ressort de ce numéro que des tendances communes ont caractérisé la construction dans des pays très différents, soit par le climat, soit par le mode de vie. Nous avons volontairement séparé les problèmes de reconstruction des villes ou de quartiers d'autres opérations qui constituent au contraire le développement normal et naturel des grandes cités européennes. A ce propos, la plupart des grandes villes souffrent du développement rapide de la circulation automobile. La congestion du trafic dans le centre, la longueur des trajets, le temps perdu pour se rendre aux lieux de travail ou d'habitat sont les maux les plus courants. A un certain moment, ils deviennent tellement excessifs par l'imprévoyance des autorités responsables qu'aucun remède efficace ne peut plus être apporté dans les délais impartis.

LA RECONSTRUCTION DES CITES ET QUARTIERS DETRUITS

La législation qui a réglementé la reconstruction n'a pas été toujours parfaitement appropriée et les droits des sinistrés n'ont pas toujours été fixés en fonction de l'opportunité d'améliorer certaines situations incohérentes. Pour pallier à l'insuffisance de la législation, les urbanistes et architectes ont dû tenter d'agir par voie de conciliation en exposant aux sinistrés la nécessité d'abandonner une partie de leurs droits pour le plus grand profit général. Le remembrement s'est avéré indispensable pour pouvoir mener à bien les opérations d'urbanisme.

D'autre part, il convenait de décourager la spéculation qui, en diverses circonstances, entrave l'action des planificateurs.

La réorganisation du parcellaire urbain a pu être réalisée dans de grandes cités particulièrement atteintes par les destructions de la guerre. On peut donner en exemple les villes de Coventry, Rotterdam, Dortmund, Hanovre, Le Havre, Valenciennes, Toulon, etc., qui ont subi une réorganisation urbaine très développée. C'est ainsi qu'il a pu être réservé des zones commerciales et administratives, des places publiques, des foyers sociaux, des zones de promenade, etc. Il s'en faut cependant que ces exemples soient totalement exemplaires ; on n'a pas toujours éliminé les ilots délimités par des rues ou des cours totalement ou partiellement fermées. Il n'est pas facile de transformer rapidement les habitudes routinières et de luttes contre le conformisme.

LES GRANDES METROPOLES

Il n'était pas possible de présenter, dans un nombre de pages limité, les problèmes considérables posés par la plupart des grandes métropoles européennes. Nous nous sommes bornés à quelques exemples. Dans le précédent numéro, nous avions déjà soumis à nos lecteurs une étude sur Varsovie. Dans celui-ci, nous exposons les problèmes de Paris, Milan, Londres et Moscou. La grande capitale moscovite a pu bénéficier d'opérations urbaines fondamentales, dont on peut contester l'esprit, mais dont certains résultats sont indéniables.

Paris se trouve dans une situation particulièrement délicate. Les mesures de sauvegarde, prises beaucoup trop tard et d'une manière fragmentaire, sont onéreuses et ralentissent seulement l'aggravation de la congestion du trafic.

D'autre part, c'est une erreur grave d'envisager le problème de l'urbanisme parisien sous le seul angle du trafic, alors que, depuis longtemps, le développement de la capitale française devrait être préparé par des méthodes modernes de planification.

Les cas de Londres et de Milan ont été présentés dans ce numéro par nos correspondants anglais et italien. La ville de Londres a été parmi les premières à mettre à exécution les mesures de décentralisation matérialisées par la construction de cités satellites autonomes. La ville de Harlow en est un exemple. Il est à craindre cependant que ces mesures ne soient pas suffisantes et qu'il faille aborder maintenant la réorganisation de la City pour faire un pas décisif dans le domaine de la décongestion.

Les capitales nordiques, de dimensions relativement réduites, posent des problèmes sensiblement différents. Les pays scandinaves sont en pleine industrialisation et les capitales subissent un rapide accroissement démographique. Stockholm est en voie de reconstruire son centre par une série de grands travaux et de réaliser, dans un délai record, une cité satellite de 50.000 habitants à 15 km. du centre. Helsinki a obtenu un succès intéressant par la création d'une cité satellite plus modeste, mais d'une qualité architecturale certaine. A Copenhague et à Oslo, les plans d'urbanisme sont à l'étude et des extensions urbaines en voie de réalisation.

A Berlin, l'aménagement d'un quartier de la partie occidentale a donné lieu au développement d'une idée originale : la réalisation, par l'effort conjoint d'éminents architectes de divers pays, d'une cité expérimentale à l'occasion d'une Exposition internationale prévue en 1957. Cette expérience ne pourra être jugée définitivement qu'après réalisation.

L'HABITAT A DENSITE ELEVEE

Le phénomène inquiétant de l'extension indéfinie des métropoles européennes a inspiré l'article de M. Jensen, architecte en chef de Paddington (Londres). Sans doute, les critiques qu'il adresse à la politique de décentralisation et à l'habitat à basse densité sont-elles relatives à la reconstruction anglaise où l'habitation individuelle est le type le plus courant d'habitat. Cependant, M. Jensen a accompli un voyage d'études dans divers pays d'Europe occidentale et, à l'appui de son texte, il présente les rpincipaux exemples européens d'habitat à densité élevée. L'auteur préconise une exploitation plus intense du sol urbain et aussi la construction plus fréquente d'immeubles-tours sur le modèle scandinave. Ces immeubles présentent, selon lui, des densités relativement élevées avec un prix de revient économique.

Enfin, dans ce même numéro, il nous appartenait de souligner le rôle que la qualités que l'on peut espérer de son éducation.
péenne. Divers numéros de notre revue ont déjà traité ce problème, mais de celui-ci se dégagent des courants valables et des comparaisons utiles.

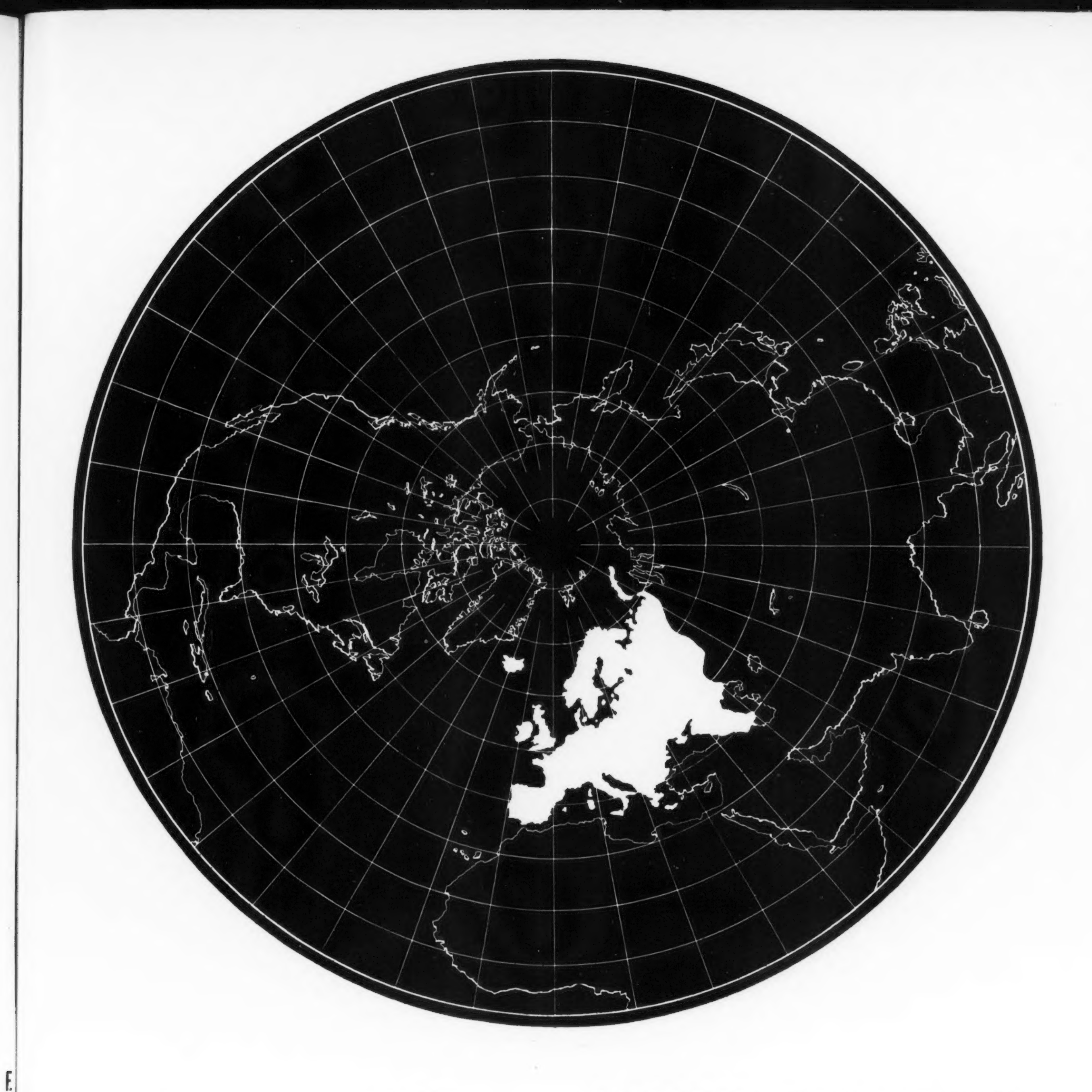
S'il existe un même esprit de synthèse entre les exigences locales et celles de notre époque, il n'en reste pas moins que la monotonie d'une architecture internationale n'est pas à redouter lorsque l'architecte créateur possède bien les qualités que 'lon peut espérer de son éducation.

Nous avons cru devoir ajouter, aux études d'ordre général, quelques exemples-type que nous aurions pu rendre plus nombreux si la place ne nous avait pas fait défaut. Ces exemples contribuent, en particulier, à mettre en évidence un fait nouveau : l'apparition en Europe d'une architecture composée d'éléments standardisés et souvent préfabriqués, qui s'intègrent assez bien dans le paysage urbain.

Tel quartier résidentiel de Vienne, tel centre commercial de Rotterdam, l'Unité d'Habitation de Marseille ou les ensembles expérimentaux du Havre ou d'Helsinki ouvrent le chemin vers des solutions nouvelles.

André SCHIMMERLING.

S O M M A I R E



FAUT-IL PLANIFIER L'EUROPE ?

PAR MAURICE ROTIVA

Certains de nos lecteurs n'ont peut-être pas oublié la très remarquable étude publiée dans le premier numéro de L'ARCHITECTURE d'AUJOURD'HU d'après guerre (mai-juin 1945) par Maurice Rotival, sous le titre « Essais de réorganisation européenne avec le planning moderne ». Cet article ne fut pa sans suite et il ne semble pas excessif de dire que le plan Monnet en est issu.

Bien que vivant depuis de longues années aux Etats-Unis, Rotival n'a pas oublié ses origines et, sa façon à lui de témoigner sa reconnaissance son propre pays en même temps qu'à la vieille Europe, est de montrer les voies qui pourraient s'ouvrir au groupe des vieilles civilisations d'Occide si un programme méthodique servait de base à leur action économique et sociale.

Rotival ne s'est pas contenté d'émettre des idées; il présente un programme précis et nous voulons espérer que sa nouvelle proposition ne ser pas considérée comme une simple vue de l'esprit ou un projet utopique, mais pourra servir de point de départ à l'organisation d'un monde nouveau.

Rotival, de formation scientifique, n'en est pas moins un homme sensible et s'il nous suggère une civilisation rationnelle et une économie fondées s des données rationnelles, s'il désire apporter sa contribution à la prospérité des nations, il n'omet pas toutes les autres conditions de la vie humain Comme nous, il souhaite que le monde moderne ne se contente pas d'une vie matérielle sans cesse améliorée, il demande que les aspirations intellectuell et morales se développent en même temps que le bien-être.

Les organismes politiques ou administratifs ne doivent pas oublier dans leurs propositions que le bonheur des peuples est fait autant de poésie de cordialité que de santé, de sports et de jeux.

Pourquoi éprouvons-nous tant d'agrément lorsqu'il nous est donné de séjourner en Italie: c'est que les rapports humains y sont précisément bas sur cette « gentillesse » qui va encore plus loin que la politesse d'Extrême-Orient.

N'est-il pas possible de préparer un monde où la banalité et la médiocrité feraient place à un cadre harmonieux, vivant et poétique. L'urbanisme n'e pas seulement une science: c'est un art et une manière de penser. Aussi, demandons-nous à tous ceux qui ont une responsabilité dans l'évolution des régions des cités, de ne pas omettre qu'ils agissent sur un monde sensible et non sur une humanité standardisée. Rotival est bien d'accord sur ce point c'est lui-même qui a bien voulu me prier de le rappeler dans cette brève introduction.

A. B.

1. Après 10 ans de paix, l'Europe reste profondément troublée. Son équilibre a été détruit aussi brutalement que le serait celui des Etats-Unis si un rideau de fer venait à couper son territoire en deux... Ne subsistant économiquement depuis la guerre que par un cordon ombilical qui la lie artificiellement à la lointaine Amérique, tiraillée par les nécessités de ses territoires associés ou coloniaux que l'étranger, sentant sa faiblesse, excite à la révolte, déçue et humiliée par une alternance de défaites et de victoires militaires qui enlèvent tout sens à la gloire, sans sécurité pour l'avenir sous le passage menaçant dans son ciel de fusées et d'avions atomiques... et cependant toujours consciente et fière de sa grandeur historique... L'Europe peut-elle refaire son destin par l'unification de ses territoires, de ses idées, de ses ressources, et de ses hommes ? Cette unification manquée au cours des derniers siècles par des méthodes qui paraissent aujourd'hui surannées peut-elle se réaliser par la « planification », cette nouvelle science qui tient de l'humanisme antique, mais qui lui allie celles toutes récentes de la géopolitique, de l'économique, de l'économétrique, des « sciences humaines et sociales de la statistique électronique » et de tant d'autres poursuites scientifiques comme celle de l'atome ?

2. A cette question, la réponse est affirmative. De toutes les « constructions » résultant d'accords d'après-guerre « la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier », la C.E.C.A., peut servir d'exemple car c'est sans doute la plus solide, mais c'est également la seule dérivée d'un « planning » méthodique portant sur tous les aspects du problème (1).

Des autres essais de réorganisation de territoires, mais incomplètement planifiés tels que celui de la Sarre, il ne reste rien. De Postdam, prototype des accords d'après-guerre, construction hâtive, sans doctrine, sans plan, il ne reste que ce qui paraît nécessaire pour susciter une nouvelle guerre mondiale, cette fois atomique.

En Afrique du Nord, une planification méthodique des trois territoires français ou associés aurait dû précéder toute discussion d'accord et en tout cas ceux de remise gratuite de souveraineté. Un développement intégré, la découverte de ressources nouvelles en gaz et pétrole des confins sahariens devraient susciter l'enthousiasme des populations autochtones et donner à la France son véritable aspect de puissance dynamique, mettant en valeur des déserts pour améliorer la condition de l'homme.

3. Mais revenons à l'Europe. De quoi s'agit-il ?

Il s'agit avant tout de rendre la confiance et la foi à un continent coupé en deux à hauteur de ses ressources industrielles de base, subdivisé ensuite en territoires illogiquement découpés, déjà dressés à nouveau les uns contre les autres et que l'on réarme à force pour des combats terrestres en vue d'une guerre qui pourtant se livrera dans les cieux.

(1) « Essai de réorganisation européenne », du même auteur, avec le « planning » moderne. *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 1, mai-juin 1945.

Il s'agit d'une fiscalité écrasante, due à des « comptes fa tastiques » provenant d'habitudes administratives d'autr siècles, de dépenses coloniales ou d'assistance techniq pour garder par force des territoires dont certains devraie déjà faire partie spontanément d'une nouvelle économ européenne. Il s'agit de standard de vie insuffisant, de peu donc de jalousie, et d'absence de cette qualité de la chev lerie européenne : la « gentillesse ».

Il s'agit aussi de manque de foi véritable, d'absence d'idé et de confiance dans l'avenir. Tout cela se reflète dans l'âm par la perte de substance, par cette angoisse et ce déco ragement qui vont s'inscrire sur le sol en mauvais urb nisme avec une architecture hésitante, et souvent p tentieuse. D'efforts notoirement importants de reconstructio il ne reste pratiquement rien qui satisfasse l'œil, qui élè l'âme... sauf certaines expressions nouvelles.

4. Les grandes villes européennes qui sont le reflet de l volonté humaine n'ont pas changé en fait depuis le 18ᵉ le 19ᵉ siècle, sauf quelques rares exceptions. Alors qu' Amérique Centrale et en Amérique du Sud (Brésil, Arg tine, Mexique, Venezuela) par exemple l'enthousiasme d nouvelles générations s'inscrit en gratte-ciel et en constr tions ultra-modernes, ou qu'en Afrique sortent déjà quelqu libres réalisations comme à Casablanca, on se contente plus souvent de quelques expériences audacieuses noyé dans la masse des constructions banales et conformistes.

Il est vrai cependant que dans le Nord de l'Europe en Italie on remarque parfois d'excellents édifices, ma l'exception confirme la règle.

Renan n'a-t-il pas écrit : « L'architecture est le critériu le plus sûr de l'honnêteté, du jugement, du sérieux d'un nation. »

5. Comment expliquer alors que l'Europe, berceau de l plus avancée des civilisations mondiales, qui façonne enco la plupart des éducateurs et inventeurs malgré la perte d douze millions d'hommes, n'ait pu faire preuve de plus d vitalité.

Cette hésitation, ce découragement, sont certes dus à de causes profondes, mais comment expliquer que des « chefs n'aient pas surgi en temps utile pour assigner de nouveau objectifs à toute une population.

6. Certes, les projets n'ont pas manqué au cours des der nières années, et tous les Européens ont lu, sans grand inté rêt d'ailleurs, parce que sans compréhension véritable, le comptes rendus des réunions de Strasbourg, ceux d l'O.E.C.E., de la C.E.C.A., de l'O.T.A.N., du N.A.T.O., et enfi ceux de l'Euratom ou de tant d'autres organismes aux abré viations mystérieuses.

Toutes ces organisations complexes vivent dans une atmosphère raréfiée à la seule portée de certains privilégiés ne pouvant atteindre la grande masse qui demande plus de clarté peut-être, plus de simplicité sûrement.

7. Car enfin « l'Europe » n'est pas une idée nouvelle. Elle a existé à l'époque romaine, elle a su résister aux hordes asiatiques et aux Maures. Elle a chassé les Slaves et formait à l'époque de Charlemagne une entité précise, homogène, dont la langue latine, parlée de tous dans l'élite, recouvrait les dialectes locaux.

Cette même chrétienté, qui depuis Rome, en passant par le Saint Empire Romain-Germanique, s'est maintenue fermement jusqu'à nos jours, malgré les apparences, est celle qui en fait constitue l'Europe. N'est-ce pas en raison de la certitude de supériorité de cette civilisation et de cette culture que tant de luttes ont trouvé leur justification philosophique ou religieuse ?

8. Cette foi et cette certitude qui ont laissé dans le sol tant de traces d'un urbanisme et d'une architecture dont la vitalité ne s'est démentie qu'au cours de ce siècle, qui aujourd'hui encore tient tête dans la science à sa descendance américaine plus riche et plus puissante, cette foi et cette certitude seules génératrices de génie auraient-elles disparu ?

9. Ceci ne peut être vrai puisque ce sont encore les Européens (... et parmi eux tant de Français) aux idées neuves et révolutionnaires. qui vont enrichir le reste du monde, les Gropius et les Le Corbusier en architecture, les Stravinsky et les Milhaud en musique, les Van Gogh et les Picasso, les Giraudoux, les Pirandello et les Valéry, les Curie, les Eiffel et les Freyssinet, et tant d'autres encore...

Pourquoi alors ce découragement européen, ce fatalisme de défaite ? Pourquoi devant cette masse de génies individuels cette défaillance de la collectivité ?

N'est-ce pas que l'Europe, épuisée par des guerres fratricides, s'est laissée mettre en tutelle et se voit aujourd'hui dirigée, enrégimentée, entretenue même en vertu de thèses et d'objectifs qui pour la première fois dans l'Histoire ne lui sont pas propres ?

10. Devant la convergence des jalousies et des convoitises de ses ennemis ancestraux ou même, hélas ! de ses propres enfants emigrés, l'Europe doit se reprendre et faire enfin son unité. Il n'y a plus à attendre, car il s'agit de son existence même, et derrière elle de la civilisation occidentale.

11. Pour cette tâche suprême, le « planificateur », nouveau philosophe et calculateur de l'avenir, n'est-il pas devenu, aujourd'hui, l'homme prédestiné qui, par sa raison et l'universalité de sa connaissance, va permettre de réaliser le « grand dessein » ?

Mais, dira-t-on, pourquoi le « planificateur » réussirait-il là où ont échoué tant de conquérants, tant d'habiles négociateurs, tant de puissances industrielles, tant de penseurs, tant de prêcheurs ?...

12. C'est que peut-être on ne peut modifier une entité organique, qui vit, qui pense et agit comme l'Europe sans un concept clair sur sa structure, sur la position et la force des facteurs sur les flux et reflux des êtres et des choses, sur les balances diverses des paiements, sur l'équilibre enfin qui l'a caractérisée depuis des siècles.

Seule, le « planificateur » qui a remplacé à notre époque le philosophe du passé, dans l'universalité de son jugement et la multiplicité de ses connaissances, peut entrevoir derrière la complexité des formes et la déception de certaines apparences, la véritable structure de l'Europe nouvelle et la composition logique et organique des diverses fonctions de son système.

Tout entendement de l'ensemble européen fondé sur des concepts anciens de droit divin, d'héritage ou plus récemment de nationalités, de races, de langues ou d'espace vital n'a abouti après des découpages politiques sans justification organique qu'à des échecs sanglants.

13. Par contre, une construction qui a pu paraître capable de vie et de permanence jusqu'à ces derniers temps en Europe, la C.E.C.A., doit son origine, en 1945, à un début de planification méthodique de l'Europe occidentale. C'est de la compréhension exacte des problèmes et de l'application d'une doctrine sûre qu'a résulté, comme solution le plan dénommé par la suite plan « Schumann » ou plan « Monnet ». L'exception est donc conforme à la règle, qui pourrait s'énoncer ainsi :

« Toute solution à un problème de réorganisation territoriale d'un ensemble complexe (tel ici que celui de l'Europe) et qui ne serait fondée que sur la prise en considération d'un ou plusieurs facteurs pris isolément, mais ne constituant pas la totalité de ceux nécessaires au fonctionnement d'un « système organique » (que constitue par exemple le complexe européen), est frappée dès l'origine de caducité et ne peut apporter aucun élément utile pour la compréhension et la planification d'un système organique (tel que celui constitué par l'Europe nouvelle).

C'est dire que les « carnets » qui ont servi de base pour l'étude de l'Europe en vue du Traité de Versailles et qui n'avaient pour doctrine de planification que la justification de l'existence de certains groupes autochtones où la langue jouait le rôle principal, ne pouvaient amener les négociateurs à des solutions acceptables par tous.

Si la planification de cette Europe avait été proposée dès la fin de la guerre, avant la remise gratuite de sa souveraineté à l'Allemagne de l'Ouest, les problèmes qui se sont posés pour la Sarre eussent pu être résolus dans le cadre d'un grand plan d'ensemble.

Mais il est bien évident qu'en l'absence de ce plan, c'est-à-dire de toute satisfaction, on ne devait s'attendre qu'à un retour au *statu quo ante* présentant par exemple pour les Sarrois une « solution » simple, flattant leur orgueil et leur apportant une revanche.

Les mêmes observations, ou les mêmes critiques, pourraient s'appliquer au règlement de la zone de Trieste, mauvais compromis d'ordre strictement politique, ou au statut de l'Autriche, et pour demain aux problèmes inquiétants des deux Allemagnes et de la Pologne, qui, avec une solution purement politique, risquent de se terminer par un *casus belli*.

Il en est de même pour tant de problèmes mondiaux, dus à un découpage irraisonné, dans le Moyen-Orient, en Indonésie et en Asie. Plus près de nous, les problèmes de l'Afrique du Nord et du Sahara n'auraient-ils pas dû, dans le cadre d'une planification européenne, être envisagés comme faisant partie d'un grand ensemble eurafricain. Un planning méthodique présenté en temps utile eut, peut-être, convaincu les élites musulmanes qui auront demain à faire face aux problèmes de l'élévation du standard de vie par la mise en valeur des ressources naturelles nécessitant des investissements et une aide extérieure.

14. Que faire dans ces conditions ?

L'Europe ne peut tout de même pas se laisser entraîner de conférence en conférence (où la prépondérance d'ailleurs n'appartient qu'à des nations extra-européennes), se voir imposer des solutions qui ne peuvent lui convenir, épuiser les dirigeants successifs et donner à l'étranger le droit de citer la France, par exemple, comme une nation désordonnée, alors qu'elle est en réalité victime d'une tutelle extérieure remontant d'ailleurs à 1815.

Ni l'Europe ni la France ne peuvent et ne doivent céder sur tel ou tel point, souvent vital d'ailleurs pour leur philosophie ou leur économie. Elles doivent avoir des objectifs précis que les négociateurs, chefs des peuples européens mis en cause, doivent défendre avec conviction et ténacité. Ces objectifs, ces solutions ne peuvent être représentés par le simple point de vue d'un homme politique ou d'un expert par une « trouvaille » de bureaux, par une habileté de rédacteur. Il faut un dossier complet comportant un schéma de planification générale de la Nouvelle Europe.

Une telle étude ne peut être improvisée à la veille d'une conférence ; il faut le temps nécessaire et un travail d'équipe qui, dans une matière aussi vaste, nécessite la collaboration d'experts de diverses professions, d'écoles enseignant des méthodes de travail nouvelles, de professionnels enfin appartenant à des obédiences et à des nationalités diverses.

15. Admettons que cette étude soit décidée. Ne serait-ce

pas à l'O.E.C.E. d'en prendre l'initiative et le soin de l'organiser, de la financer et de la mener à bien ? L'O.E.C.E. apparaît l'organisme le mieux qualifié.

Quel serait le mode opératoire ?

En premier lieu, il y aurait lieu de décider quels seront les hommes chargés de cette œuvre importante et comment ils vont pouvoir travailler ensemble d'une manière efficace.

Au cours d'une première période, des experts spécialistes en organisation et dirigés par un « planificateur » averti devront jeter les bases du système opératoire. Il faudra d'abord établir la liste de toutes les organisations internationales, nationales et privées ainsi que des personnes compétentes, appelées pour cette raison à participer à l'étude.

Le système opératoire comportera en principe quatre échelons :

1. Les experts permanents formant l'équipe de planification proprement dite.

2. Les représentants désignés par les organisations européennes ou internationales déjà habilitées à traiter de telle ou telle question européenne directement ou indirectement.

3. Les représentants des organisations nationales officielles, ministère, offices, société d'économie mixte, etc., chargées de certaines opérations ou contacts européens.

4. Les organisations, organismes, offices, sociétés et personnalités privées ayant des intérêts européens et acceptant de participer directement ou indirectement à l'étude.

16. L'équipe disposera d'une organisation permanente composée en principe de :

a) Une direction générale et son secrétariat administratif ;

b) Un bureau d'archives et d'analyse statistique ;

c) Un service de dispatching, c'est-à-dire de coordination et de répartition des études.

Le bureau de « dispatching » nécessairement dirigé par un planificateur averti est indiscutablement l'organisme nouveau dont le bon fonctionnement peut assurer une marche ordonnée et efficiente des innombrables enquêtes, analyses, générales et compartimentées, qui s'avéreront nécessaires.

Ce bureau fonctionnera avec tout un système de tabulation électro-mécanique et de « computers » électroniques où seront résolues les équations des balances séparées et de l'équilibre nécessaires à la préparation de la synthèse et des solutions alternées ;

d) Un service d'études pour le travail des divers experts, permanents et recrutés par la Direction ;

e) Un service de schématisation et de dessin pour assurer l'expression des diverses planches, croquis, diagrammes, courbes, plans, etc., qui faciliteront la compréhension du travail d'ensemble — ainsi que pour préparer les éléments nécessaires au service de propagande ;

f) Enfin, un service de propagande travaillant sous les indications de la Direction générale et du secrétariat pour l'expression extérieure des études, des contacts, etc., par la radio, la télévision, les films, les conférences, et naturellement les magazines et publications diverses.

17. Une équipe aussi importante et en relation avec tant d'échelons doit être conseillée et guidée.

A cet effet il pourra être formé un « Conseil auxiliaire de l'étude européenne » composé de représentants de l'O.E.C.E. et de divers organismes officiels de la nouvelle Europe, des Nations Unies et des groupes privés.

Ce Conseil nommera deux comités, l'un politique, économique et financier, le second strictement technique. Toutes les conclusions de l'étude passeront devant ces deux comités, en premier lieu par le comité technique.

Le programme des études sera obligatoirement soumis pour avis au « Conseil auxiliaire de l'étude européenne », C.A.D.E.T.E., qui pourra, dans le cadre des organisations de l'O.E.C.E., faire paraître un bulletin régulier.

Les études seront réalisées en deux étapes. Une première, préliminaire, relative à la « thèse », la seconde, à l'étude définitive.

Cette étude préliminaire, que l'on doit toujours réaliser avant d'attaquer la principale, « thèse » qui n'est autre que la définition des problèmes, le diagnostic des faits révélés par cette analyse, puis la fixation des objectifs divers depuis celui principal présupposant une élévation rapide mais calculée du standard de vie social et économique, que l'on admet correspondre à la notion moderne du bonheur, jusqu'aux objectifs partiels concernant certaines phases de la productivité, des relations du capital et du travail, de l'habitat sous forme souvent d'asymptotes vers lesquelles viendront tendre les courbes partielles de l'économie. A cet habitat sera liée l'organisation des loisirs, à elle seule capable de susciter l'enthousiasme des jeunes qui forment déjà une communauté européenne très forte.

Il est alors nécessaire de définir d'une manière aussi précise que possible les diverses hypothèses qui vont conditionner l'étude de synthèse, hypothèses d'ordre politique, religieux, moral, financier, dont certaines apparaissent déjà clairement.

Des solutions alternées résulteront de la confrontation des divers éléments et facteurs précédents, dans une intégration ordonnée de l'avenir. Les membres de l'organisation d'études disposeront à cet effet d'une « doctrine » commune à tous et qui devra être suivie par tous avec discipline, pourrait-on dire, avec une sorte de foi.

19. La « Doctrine » est basée sur le principe « qu'aucun système de communauté humaine n'est organiquement constitué s'il ne dispose d'un certain « équilibre » entre les forces de toute nature qui agissent sur lui... L'équilibre propre à chaque organisme peut être exprimé quantitativement et qualitativement par des mesures portant sur l'espace..., le temps..., les matières, les potentiels énergétiques et les comportements sociaux » (1).

Des balances particulières, démographiques, économiques, financières, sociales, balances mises en équations précises va pouvoir être déduite la « balance organique » de l'ensemble planifié, mesure finale du fonctionnement complexe du groupement humain à partir de toutes les forces qui agissent sur lui. « La notion d'équilibre est donc essentiellement dynamique et le plan a pour objet d'influer sur les équations en agissant sur les facteurs qui permettent d'atteindre suivant une progression continue, par une succession d'équilibres et de déséquilibres, des niveaux supérieurs évalués, par exemple, en standards de vie matérielle et spirituelle. » (1)

Les balances se rapporteront à des unités d'aggrégation capables d'équilibre, comme par exemple la région elle-même divisible en zones, secteurs urbains et ruraux, unités communales, résidentielles, de voisinage, et finalement familiales. La Région est l'organisme territorial capable de l' « équilibre » le plus complet. L'Europe devra donc, dans une planification logique, être divisé en régions naturelles, dont les listes ne correspondront que très rarement avec celles artificielles et précaires des nations souveraines.

20. La Thèse étant achevée servira de base pour l'Etude finale.

Il devra être fait choix d'une des solutions alternées. Le choix qui dépendra d'hypothèses souvent de caractère politique international ou de géopolitique continentale ne peut être confié à l'équipe chargée de l'étude et non de l'action.

Le choix dépendra donc du Conseil ou des organisations officielles de l'Europe. Rien ne s'oppose d'ailleurs, sauf la question du prix, de réaliser au moins deux études finales en se servant des solutions alternées correspondantes.

Dans le cas où le service de « dispatching » aurait été doté d'une organisation de « computing » électronique, ce qui est à souhaiter, la thèse permettra, par la méthode de pensée adoptée, d'établir la « carte de contrôle » ou « carte maîtresse » qui va permettre de réaliser l'étude définitive à une vitesse record à condition que le service des archives et d'analyse ait pu réaliser dans le même temps l'ensemble des questionnaires et des analyses en suivant la méthode de classement rigoureux, facteur par facteur qui s'impose.

(1) « Essai de planification organique - Madagascar, 1945 », du même auteur.

21. L'étude définitive sera réalisée par la conjonction de véritables trains d'études partielles confiées à des experts tirés de l'administration ou d'organisations privées dont les services ne seront requis que durant la période strictement correspondante aux études dont ils sont chargés.

Les combinaisons des « trains » entre eux, la réalisation progressive des balances d'équilibre jusqu'à celle finale de l'organisme régional total disposant de l'ensemble de ses composants résulteront des programmes « d'aiguillage » préparés à cet effet par le « dispatching service ».

L'ensemble doit aboutir à un « plan directeur général » de l'Europe que doivent accompagner des plans directeurs particuliers à chaque région. Les plans seront accompagnés de mémoires concernant les objectifs tracés, les possibilités concernant l'accroissement du standard de vie en fonction de la productivité accrue, de la mécanisation, du rendement des ouvriers, de l'élévation des salaires, de l'emploi de l'épargne, etc., etc. Les objectifs ainsi définis permettront de présenter des plans d'action, en général à court terme, tels que des plans quadriennaux ou décennaux.

A cet effet, l'équipe indiquera comme conclusion à ses études et comme proposition pratique d'action quelles sont les « opérations » qui devront être réalisées, dans l'espace et dans le temps, et dans quel ordre.

C'est par une succession « d'opérations » bien calculées et s'inscrivant à l'intérieur du Plan directeur de Base que se réalisera la Nouvelle Europe. Ainsi procéderait un docteur pour la réfection d'un organisme malade par une série d'opérations nettement définies et capables par le jeu des actions et interactions de modifier l'économie de l'ensemble de l'organisme.

22. Au sujet du jeu des actions et interactions en chaîne sur l'ensemble des systèmes physiologiques, on ne saurait trop faire ressortir l'importance de l'enveloppe pour façonner le « contenu » de l'organisme. Certes, c'est théoriquement le système lui-même qui commande, mais en pratique, c'est sans doute la manière dont les grands ensembles sont conçus, dont la ville est tracée avec ses grands monuments et ses axes, qui va à son tour façonner l'âme du peuple et faire de lui, peut-être en peu de générations, un être nouveau.

C'est pour cela qu'il faut attacher la plus grande importance en planification à l'urbanisme et à l'architecture. Le caractère des civilisations modernes perfectionnées est de réduire la masse des fonctions humaines attachées à la production rurale à moins de dix pour cent. Les migrations doivent se faire nécessairement vers des centres urbains. Passés des champs aux usines, les ouvriers voient leur vie transformée. L'architecte et l'urbaniste peuvent leur apporter par leurs plans soit le bonheur soit le malheur.

Dans une Europe nouvelle, on doit assister à des migrations considérables de ce genre pour passer des 50 à 60 % des pays d'Europe aux 10 % des Etats-Unis d'Amérique. Il en résultera une modification fondamentale des systèmes urbains actuels. De nouveaux se feront jour sur les axes des grands continents industriels de l'avenir : vallées du Rhin, du Rhône, du Danube, du Pô, coïncidant encore étrangement avec les limites du « pays d'entre-deux », de la Lotharingie, source de tant de luttes fratricides entre la France et la Germanie.

Sans doute faudra-t-il revoir le système des territoires et leur définition, délimitation, structure, etc., premier soin de l'équipe. Tendra-t-on à grouper certains pays aussi bien qu'à en sectionner d'autres ? Mais n'assurera-t-on pas de cette manière scientifique un système en équilibre total et non plus celui basé sur des armées l'arme au pied derrière des frontières artificielles.

On pourra donc à ce moment reprendre le canevas des grandes cités européennes dont les unes se développeront peut-être au détriment de certaines autres.

Ne nous trouverons-nous pas dans l'obligation de penser à ce moment, comme le proposait récemment une personnalité avertie des grands problèmes européens (1) à la création d'une nouvelle capitale européenne où se formerait la mystique de l'avenir. Capitale peut-être strictement administrative édifiée dans l'atmosphère raréfiée des montagnes neigeuses, dont les plateformes abriteraient les unités de transport aérien et les hélicoptères, au débouché des grands souterrains de la nouvelle technique de défense atomique, ou plus simplement ville populaire de travail planifiée comme exemple des villes modernes sans doute alors placée au carrefour des grandes routes traditionnelles sur une côte heureuse comme celle de l'Adriatique par exemple.

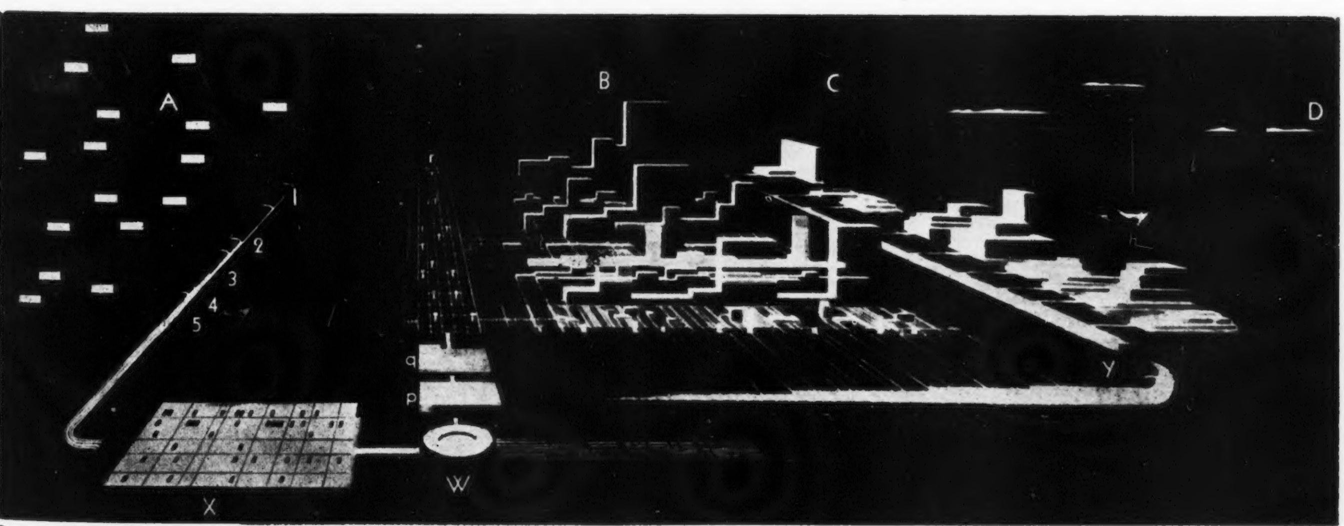
24. Quelles que soient les activités à planifier pour la Nouvelle Europe, il importe qu'elles soient tangibles, visibles, caractérisées par des plans, maquettes, dessins ; popularisées par le film, la télévision, la radio.

Il faut donner au concept « Europe » aujourd'hui mal compris du peuple parce que trop complexe, manquant de réalité et inquiétant aussi par tout ce que ce « thème » nouveau implique de changements et d'abandons, une réalité, pourrait-on dire en langage de planification, un volume, une plastique qui permette à l'entendement humain d'y rêver et au subconscient de créer.

ORGANIGRAMME DE L'EUROPE NOUVELLE

Le plan-pilote est exprimé d'abord par une série d'analyses statistiques, avec indication schématique dans l'ordre des composants organiques indiqués : 1. Documents de base. 2. Elaboration des rapports. 3. Organimes divers. 4. Questions sociales. 5. Problèmes politiques.

Les documents recueillis de toutes les sources d'information sont triés et classés dans l'ordre approprié. Les études préliminaires sont faites au cours de séances publiques, semi-publiques ou privées, sous la direction du « Planning Department » : « p et q », et par des experts urbanistes, conformément au plan-pilote élaboré par eux. Le « dispatching-service w » coordonnera et répartira les études ; celles-ci seront confiées à des services d'études, qui transposeront les analyses en schémas et diagrammes « x ». Ainsi, ayant agi comme centre de diagnostic « y » à partir des faits, des premiers problèmes et des besoins, le Service du Plan peut alors procéder en « c » à une étude de synthèse et à l'élaboration du plan-masse conduisant à la réalisation « d ».



Document Revue « To-Morrow »

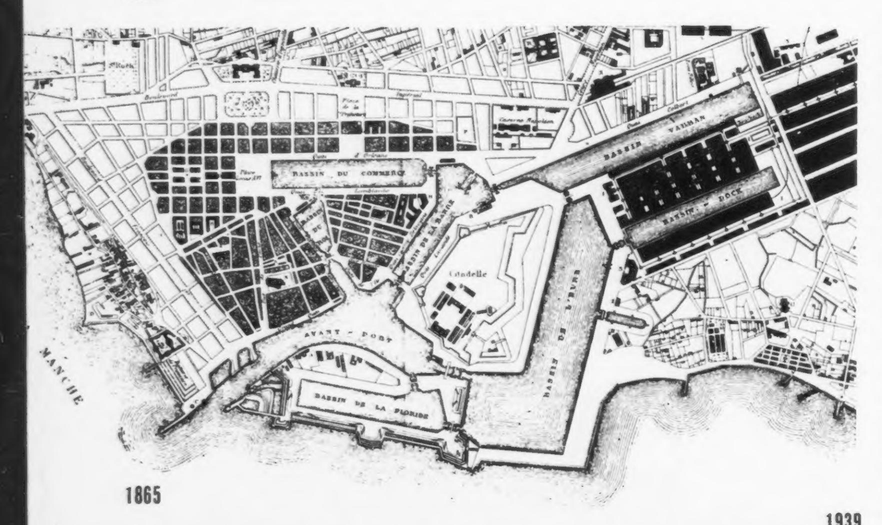
(1) M. Alexandre de Manziarly, Consul Général de France à Genève, a exprimé cette idée dans une causerie en janvier 1956.



1530



1838



1865

1939



RECONSTRUCTION

La reconstruction du Havre est intéressante non seulement sur le plan de la réalisation, mais encore sur le plan expérimental, car elle a permis de dégager quelques enseignements valables pour les tâches à venir. Des résultats à l'échelle urbaine ont pu être obtenus grâce à une connaissance approfondie des problèmes de base, à l'organisation qui a présidé aux études et au fait que le plan a été conçu par un seul homme appuyé sur une équipe.

Ce chef créateur et cette équipe sont des urbanistes-architectes. C'est volontairement que je réunis ces deux mots car l'urbaniste qui n'est pas architecte ne peut concevoir pleinement une opération dont le but ultime est de loger les hommes. Quant à l'architecte, qui n'est pas urbaniste, il n'est plus à l'échelle de notre époque qui doit voir l'habitat de l'homme s'intégrer dans un ensemble coordonné et non plus les habitations constituer un conglomérat anarchique, dont nos villes et leurs banlieues donnent trop souvent l'exemple. Ce n'est malheureusement pas l'enseignement actuel des Ecoles qui permet de former cet Urbaniste-Architecte, mais heureusement les expériences de la reconstruction en général et, celle du Havre en particulier, ont permis aux idées de s'exprimer et aux personnalités de s'affirmer.

Pourtant, au Havre, le problème a été vu encore sous un aspect trop limité, la vue d'ensemble des problèmes risquant d'échapper aux architectes du fait de l'absence de planification aux échelons supérieurs.

C'est tout d'abord à l'échelon national, c'est-à-dire l'aménagement du territoire que les problèmes économiques doivent être étudiés, puis transposés immédiatement sur le plan de l'organisation humaine de l'espace, champ d'action propre aux urbanistes-architectes. Il est regrettable que les buts exposés dans les rapports établis en 1950, 1951 et 1952 par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, n'aient pas abouti à la mise en place réelle et efficace d'un organisme supérieur de planification.

A l'échelon régional c'est tout récemment que les Comités régionaux d'aménagement et d'expansion ont été créés, les urbanistes-architectes devraient avoir aussi un rôle essentiel à y jouer.

Le développement de la région implique une revision des concentrations humaines et la remodélation des villes et villages existants puis la création de nouvelles agglomérations. C'est en partant de ces données que les plans d'aménagement doivent être établis et mis à exécution dans l'autorité et la continuité. Bien que cette organisation idéale n'ait pas été mise au point et que son besoin soit apparu nettement au cours de la reconstruction du Havre, des solutions nouvelles, intéressantes pour l'avenir, ont pu être adoptées en ce qui concerne l'utilisation du sol, base même de toutes les opérations, constituant la création d'un ensemble urbain.

Les caractéristiques du nouveau centre du Havre portent en premier lieu l'empreinte spirituelle et matérielle d'Auguste Perret. L'unité qui en résulte est renforcée par le fait que les études ont porté simultanément sur les problèmes indissolublement liés : urbanisme, utilisation du sol, plans-masse et architecture, et parce que ces études ont été confiées aux membres d'une équipe d'architectes unis par une même doctrine. Toutefois l'uniformité qui aurait pu en être la conséquence a été évitée grâce aux nuances apportées par la libre expression des personnalités.

Lorsqu'il s'agit de l'aménagement et de la construction d'une unité urbaine entière, l'urbaniste-architecte peut agir librement et établir l'équilibre entre les principales fonctions.

Par contre, s'il s'agit seulement de la reconstruction d'un centre, la répartition entre les habitations, le commerce et les Services Publics ne peuvent se faire sur un plan idéal. Mais le but reste le même : création de l'habitat de l'homme dans un cadre social urbain.

Il n'est pas, en effet, question de construire seulement des logements assurant les meilleures conditions d'habitabilité : confort, hygiène, ensoleillement, aération, mais encore de permettre l'exercice des diverses activités, intellectuelles, manuelles, industrielles et commerciales dans un cadre social harmonieux offrant des possibilités de détente, de développement culturel et spirituel.

C'est pourquoi, il est nécessaire que l'urbaniste-architecte, pour remplir pleinement son rôle, ajoute à ses connaissances traditionnelles toutes les sciences dont le sujet est l'homme.

C'est donc l'échelle humaine qui doit être la base de l'œuvre, ce qui sous-entend : équilibre, harmonie, mesure et non recherche de l'originalité à tout prix destinée à provoquer l'étonnement ou de la mode qui répond à des besoins essentiellement précaires.

Dans sa contribution à une théorie de l'Architecture, Auguste Perret a dit : « Celui qui, sans trahir les matériaux ni les programmes modernes, aurait produit une œuvre qui semblerait avoir toujours existé, qui, en un mot, serait banale, je dis que celui-là pourrait se tenir pour satisfait. Car le but de l'Art n'est pas de nous étonner, ni de nous émouvoir. L'étonnement, l'émotion sont des chocs sans durée des sentiments contingents, anecdotiques. L'ultime but de l'Art est de nous conduire dialectiquement de satisfaction en satisfaction, par-delà l'admiration, jusqu'à la sereine délectation. »

Les contingences pratiques et les besoins particuliers déforment nécessairement les définitions de principe, les vœux et les désirs théoriques ne peuvent être exprimés littéralement. A une création de l'esprit s'oppose une réalité imparfaite mais peut-être plus humaine.

Pourtant, le nouveau Centre du Havre donne aux visiteurs une impression très forte d'unité et d'harmonie, l'ordonnance de l'architecture et la diversité des volumes n'y ont pas été des notions contradictoires, mais ont contribué

LE HAVRE

AUGUSTE PERRET, ARCHITECTE EN CHEF. P. BRANCHE, P.-E. LAMBERT, A. LE DONNÉ, J. POIRRIER, J.-E. TOURNANT, ARCHITECTES ADJOINTS

au contraire à ce résultat. Dans les grands axes, particulièrement, la volonté de l'urbaniste architecte apparaît nettement dans la composition et les proportions. L'expression de cette ordonnance, qui aurait pu être rigide, est animée par le jeu de l'orientation et par les volumes relatifs des constructions. Leur implantation donne au décor urbain des rues une diversité qui contraste agréablement avec les voies traditionnelles bordées par deux murs d'immeubles. Cette diversité n'a pas été le fait du hasard et les architectes ont su éviter la confusion du pittoresque. La composition est restée souple dans son expression.

Les idées directrices étaient la mise en pratique des principes qu'Auguste Perret avait exprimés et qui étaient sa philosophie même de l'architecture. « L'Architecture est de toutes les expressions de l'Art celle qui est la plus soumise aux conditions matérielles, permanentes et passagères. »

Quelles étaient, au Havre, les conditions permanentes? La nature : tout d'abord, le terrain avec ses défauts et en particulier l'inégalité et la faiblesse de sa résistance, puis le niveau de l'eau très proche du sol. Les intempéries : le vent soufflant généralement de la mer, et les pluies persistantes. Les matériaux locaux n'existaient pas, il fallait tout importer, mais la liberté du choix était conditionnée par le prix, les qualités et, au début, les disponibilités.

Les conditions passagères, ce sont les normes d'habitation, les programmes, les règlements qui ont évolué considérablement en huit ans.

Pour répondre aux conditions permanentes, Auguste Perret proposait de surélever le sol des rues, ce qui supprimait les terrassements et évitait aux caves d'être inondées. D'autres avantages pratiques en résultaient : possibilité d'assurer, sur des plans différents, les diverses circulations, canalisations réparables sans dépense puisqu'elles se trouvaient sur le sol, sous les rues ; parkings possibles sous les grandes voies.

Il proposait également de border la rue la plus commerçante par des portiques abritant les passants de la pluie.

La protection contre le vent entraînait la brisure des voies sur le boulevard François-Ier et le principe de construction continue le long de ce boulevard, vers la mer, ainsi que, ultérieurement, le parti de la Porte Océane.

Aucune production locale de matériaux n'existant, le béton armé, avec toutes ses possibilités, s'imposait particulièrement.

La logique de la construction demandait des angles droits, plus faciles et plus économiques, ce qui entraînait le quadrillage des voies. De plus, pour être économiques, les éléments devaient être standardisés et, par conséquent, les portées semblables imposaient une trame régulière.

Cependant, parmi ces principes directeurs, pour des raisons diverses et plus ou moins valables, l'idée de surélévation des voies, qui à l'époque avait effrayé par son côté révolutionnaire, ne fut malheureusement pas admise.

Par contre, les principes de l'orthogonale et de la trame furent mis en application et sont parmi les principaux éléments de l'unité qui apparaît maintenant à tous les yeux.

L'étude des immeubles d'Etat de la place de l'Hôtel-de-Ville (I.S.A.I.) démontra les avantages plastiques et salubres du jeu des volumes construits.

Le problème posé était de reloger, sur une surface semblable, le même nombre d'habitants qu'avant guerre. Mais ceux-ci habitaient des îlots divisés en parcelles de toutes formes ; les immeubles, de toutes hauteurs, avaient poussé sans ordre le long des rues. Des dépendances avaient été construites sur la plus grande partie de la surface disponible des cours qui étaient devenues les puits sans soleil.

Le souci des architectes de l'équipe Perret était de donner de l'air et du soleil à chacun. Pour cela, étant donné la forte densité imposée, le seul moyen était de créer des volumes dont l'orientation et la hauteur seraient telles que le soleil pénétrerait au maximum. Ce souci de salubrité devait s'adapter au parti architectural correspondant aux dimensions de la place et à la nécessité de préparer le cadre de l'Hôtel de Ville, pièce maîtresse de l'ensemble.

La preuve étant faite des avantages de ce principe de plans-masses et les principales caractéristiques des trois grands axes : boulevard Foch, boulevard François-Ier et rue de Paris, commençant à se dégager, il importait de faire bénéficier toute la ville nouvelle de ce progrès incontestable.

Mais le maintien du principe des parcelles individuelles s'opposait à tout progrès. Il empêchait de répartir également les densités d'habitations admises, et recréait des quartiers surpeuplés justaposés à d'autres insuffisamment habités.

Il ne permettait pas d'utiliser normalement les terrains sinistrés puisque la totalité du sol était redistribuée mais ne serait reconstruite qu'aux deux tiers, du fait des abattements sur les dommages de guerre. Il en serait résulté le déclin économique de la ville reconstruite et la nécessité de créer loin, sur le plateau, des quartiers nouveaux dont le prix de voirie, viabilité, transports, s'ajouterait à celui des quartiers mourants du centre.

Il aboutissait à créer de nouveau des rues bordées de deux murs crénelés d'immeubles, des cours fermées et des logements mal ensoleillés et mal aérés.

Pour répartir mieux la population, pour faire des logements avec aussi bien des crédits dommages de guerre que des crédits H.L.M., enfin pour donner de l'air et du soleil à tous, le seul moyen était de répartir le sol, non pas en surface correspondant aux propriétés anciennes, mais en parts d'un terrain d'îlot indivis entre tous les propriétaires. De même, le gros œuvre des constructions et les services communs devaient appartenir à tous les propriétaires en fonction de leur propriété pleine constituée par les appartements, boutiques et garages attribués à l'intérieur du volume commun. Le système joignait donc la propriété à la copropriété. Il permettait de faire des plans-masse logiques sur la totalité de la zone à reconstruire.

Ce système logique mais révolutionnaire si l'on considère les habitudes et les coutumes, ne pouvait s'appliquer sans l'accord des intéressés, c'est-à-dire des Havrais sinistrés. L'acquiescement de leurs représentants au système préconisé était indispensable. C'est grâce à leur intelligence, à leur désintéressement, à leur sens social que, finalement, Le Havre présente sa physionomie actuelle.

Cette physionomie nous est donc donnée dans l'ensemble de la ville neuve, d'abord par la répartition des volumes, par leurs dimensions et par leur orientation. Cependant, ce seul cadre n'aurait pas suffi à donner l'unité qui frappe les visiteurs. Il fallait que l'architecture, proprement dite, soit de la même famille. Cela ne voulait pas dire que toutes les constructions fussent faites sur le même modèle. En dehors des points principaux, une grande liberté a été laissée aux maîtres d'œuvre ; l'architecte en chef et ses adjoints ont seulement demandé à chacun, tout en exprimant sa propre personnalité, de « construire d'abord », ainsi que le disait bien souvent le patron à ses élèves, et d'exprimer le mode de construction ensuite, car Auguste Perret l'a écrit :

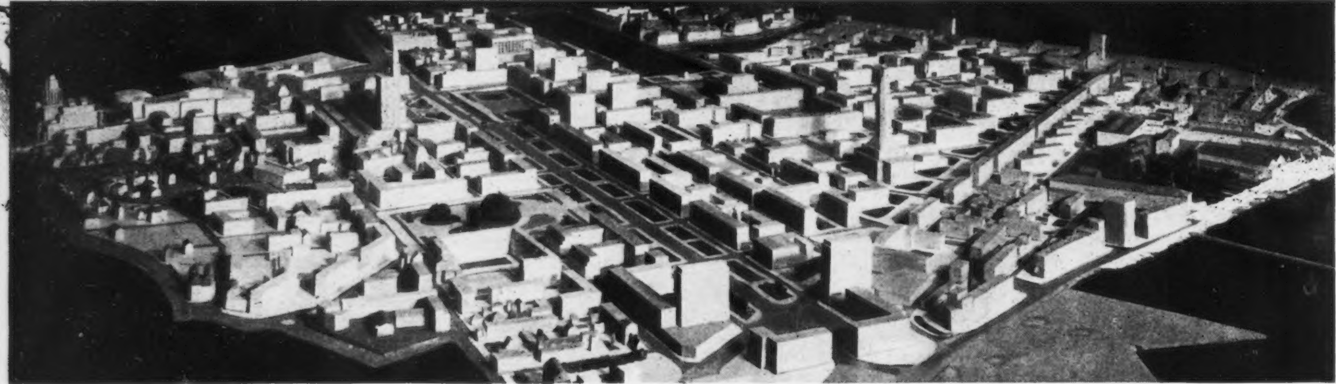
1953



Photo Aérotopographie

« La construction est la langue maternelle de l'architecte. L'architecte est un poète qui pense et parle en construction. »

Parmi tous les îlots reconstruits, dès maintenant apparaissent les pièces maîtresses de l'ensemble, les jalons qui marqueront une époque de l'architecture et tout d'abord les œuvres d'Auguste Perret : l'Hôtel de Ville et l'église Saint-Joseph. Ces deux édifices, dont les verticales donneront à la ville, étalée au ras de la mer, l'échelle indispensable, seront ses dernières œuvres. Le Lycée de jeunes filles ; plus tard, la Bourse, le Théâtre et le Musée, s'inséreront tout naturellement dans le cadre qui leur est préparé. Ce cadre comprend également les grands ensembles de la Porte Océane et du Front de Mer Sud, qui forment la ceinture de la ville vers la mer et qui seront la première vision du Havre pour les voyageurs arrivant du large. (Suite p. 8.)


Maquette J. Tournant. Photo Fernez.

LE HAVRE

Ci-dessus, maquette d'étude du centre du Hâvre. En bas de page, vue aérienne du centre de la ville avant destruction. Le petit cercle blanc à droite indique l'ilot remodelé, dont nous présentons l'état ancien et l'état nouveau.

150 hectares détruits durant les hostilités.
Superficie correspondant avant la guerre à 46.000 habitants.

La densité était alors, selon les quartiers, de 380 à 1.610 habitants à l'hectare d'ilot.

40.000 habitants environ seront relogés avec une densité de 700 habitants à l'hectare d'ilot.

BUTS DE LA RECONSTRUCTION

Donner de l'air et du soleil à chacun.

Supprimer les densités inhumaines,

Repeupler les quartiers anémiques et coûteux pour la collectivité.

MOYENS :

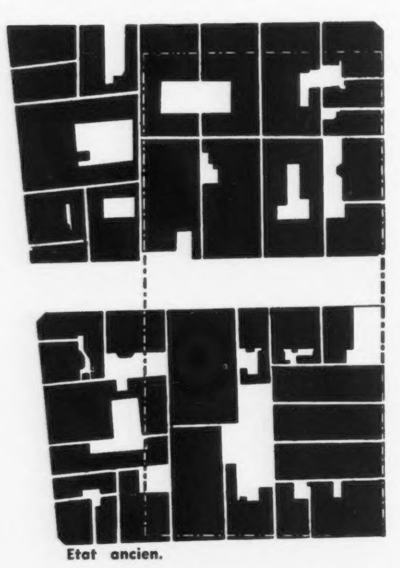
Liberté d'utilsation du sol.

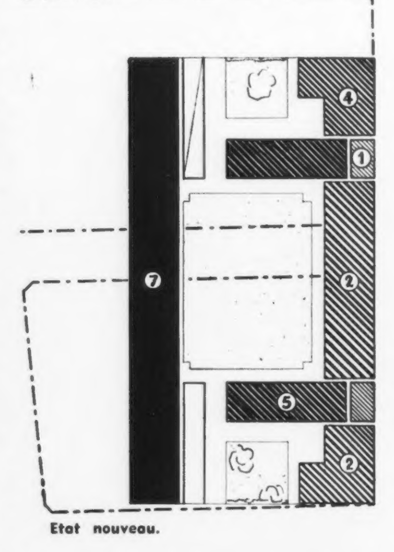
Plans-masse établis en fonction de l'ensoleillement.

PROCESSUS :

Co-propriété du sol des ilots.

Co-propriété du gros-œuvre et des services communs des bâtiments.


Etat ancien.



Etat nouveau.

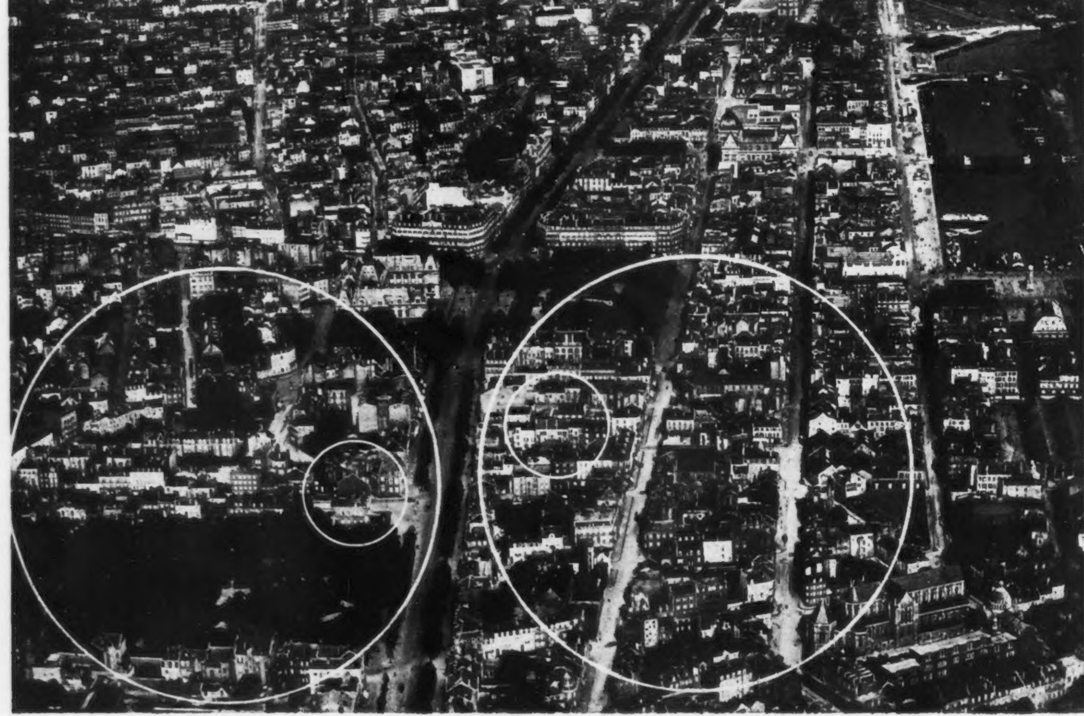

Documents Revue Urbanisme. Photo.





Photo Fernez.

Dans l'ancienne ville, l'imprévision et le manque d'organisation, d'une part, la spéculation et le hasard, d'autre part, ont eu pour résultat : une mauvaise répartition des densités, les rues-couloirs, les îlots crénelés et fermés, les cours-puits sans soleil, l'encombrement du sol, enfin le mauvais habitat.

La bonne utilisation du sol est la clé de voûte de la reconstruction aussi bien que de la construction ; grâce à elle, on fait du bon urbanisme et du bon habitat. Cette libre utilisation du sol a été obtenue par le remembrement en co-propriété moins coûteux que l'expropriation. Elle a permis de répartir, d'orienter et de dimensionner les volumes construits, de façon à offrir à chacun du soleil et de l'air et à égaliser les densités à un niveau raisonnable. Le champ est libre pour l'architecture et pour la construction à grande échelle. Les espaces libres et verts sont infiniment plus nombreux qu'autrefois, mais le maintien obligatoire des commerces que comprenait le centre détruit de l'agglomération, a imposé un linéaire considérable de boutiques attachées à la rue, ce qui a modifié la composition prévue.

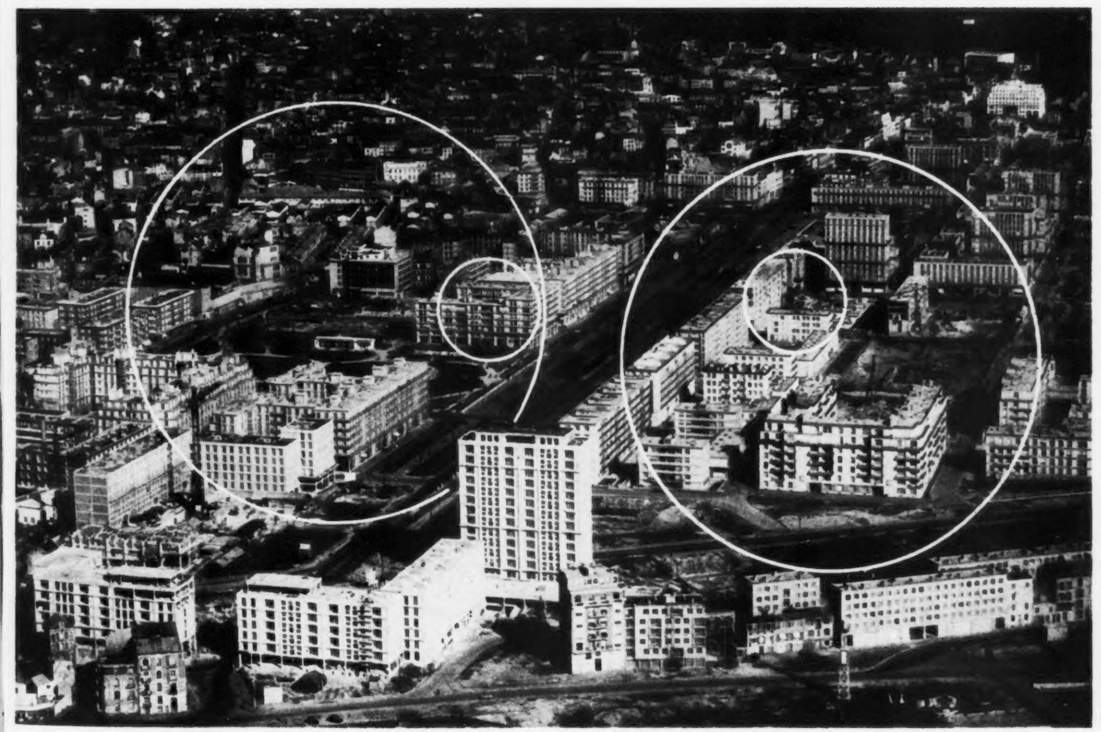


Photo Le Croisey.

En haut de page, front de mer sud vu du port. P.-E. Lambert, architecte, chef de groupe et auteur du projet. Au centre, le boulevard Foch vu de la Porte Océane. Ci-contre, vue aérienne du centre de la ville en 1954 correspondant au document présenté en page vis-à-vis.

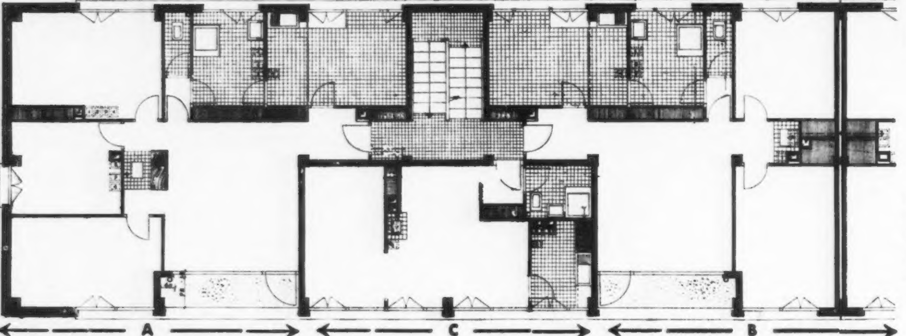


Dans cette brève description de la reconstruction du centre du Havre nous n'avons voulu citer que le nom d'Auguste Perret. Il est bien vide que d'autres artisans de la reconstruction du Havre auraient mérité d'être nommés. Cependant, le recul est maintenant suffisant pour nous permettr de dire, sans crainte de nous tromper, que Le Havre a eu, comme premièr chance, d'avoir un architecte génial : Auguste Perret, assisté d'une équip imprégnée de son esprit et groupant, de ce fait, en un tout cohérent, le qualités de chacun de ses membres. La deuxième chance du Havre, c'es qu'il se soit trouvé une élite de Havrais qui, pénétrés du vieil esprit d risque et de novation qui s'est perpétué depuis la création de la ville aient compris que Le Havre, Porte Océane, devait offrir aux visiteur une première image de l'Europe, de la France et du Havre, harmonieus sans chercher l'étonnant, raisonnée sans chercher l'original, enfin humain sans chercher la démesure.

J.-E. TOURNANT,
Architecte-Conseil du Remembrement du Havre.

LE HAVRE





ILOT V 44

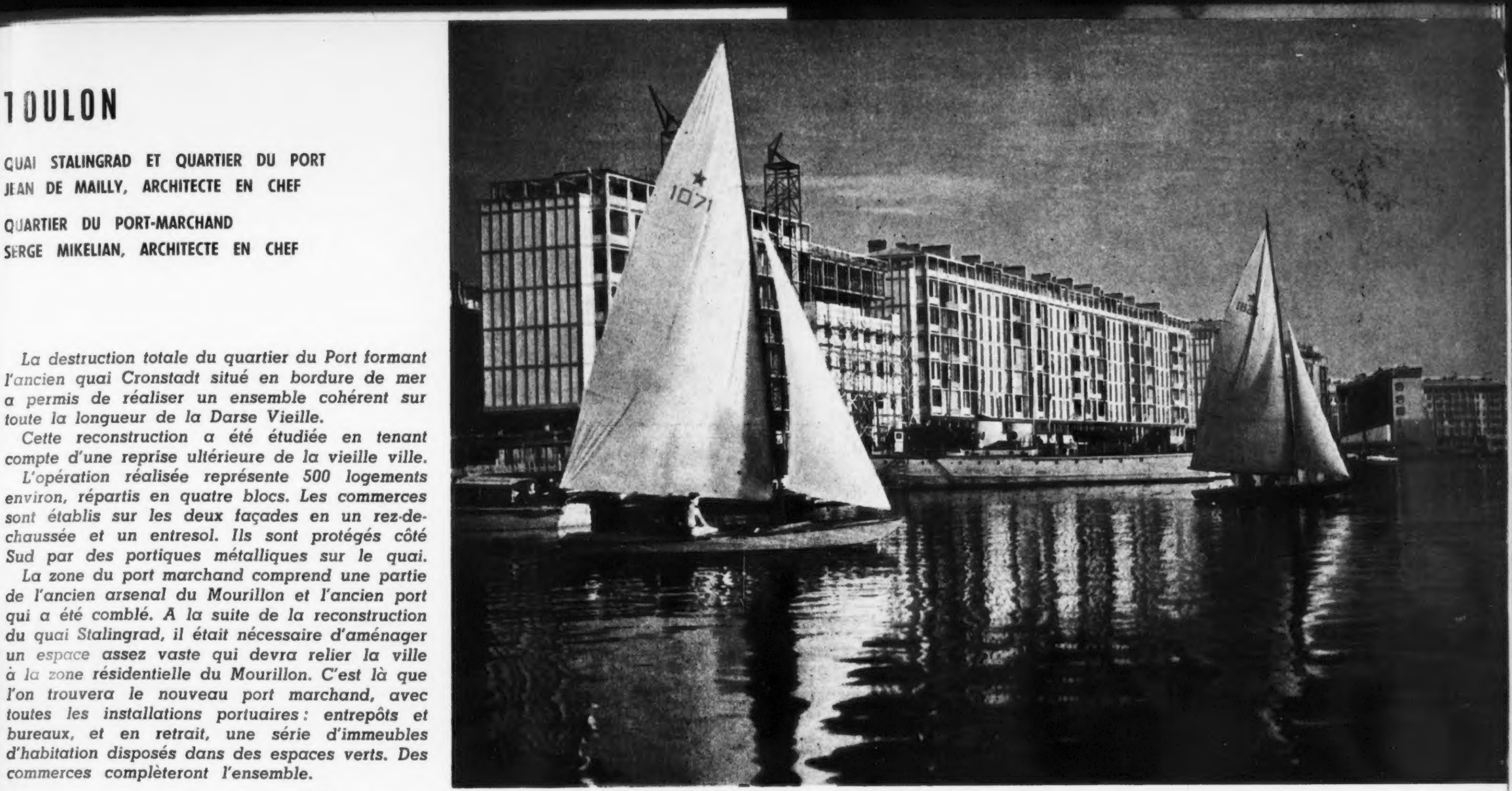
PERAY ET CAZANEUVE, ARCHITECTE

Cet îlôt s'insère tout naturellement dans l cadre de l'étude d'ensemble du centre de la ville Le prospect entre les immeubles parallèles es de 90 mètres. Le bâtiment 1 présenté ici est orient Nord-Sud et comporte des appartements d'un superficie répondant à des normes courantes type A : 86 m², type B : 73 m² 70, type C : 38 m

TOULON

QUAI STALINGRAD ET QUARTIER DU PORT
JEAN DE MAILLY, ARCHITECTE EN CHEF

QUARTIER DU PORT-MARCHAND
SERGE MIKELIAN, ARCHITECTE EN CHEF



La destruction totale du quartier du Port formant l'ancien quai Cronstadt situé en bordure de mer a permis de réaliser un ensemble cohérent sur toute la longueur de la Darse Vieille.

Cette reconstruction a été étudiée en tenant compte d'une reprise ultérieure de la vieille ville.

L'opération réalisée représente 500 logements environ, répartis en quatre blocs. Les commerces sont établis sur les deux façades en un rez-de-chaussée et un entresol. Ils sont protégés côté Sud par des portiques métalliques sur le quai.

La zone du port marchand comprend une partie de l'ancien arsenal du Mourillon et l'ancien port qui a été comblé. A la suite de la reconstruction du quai Stalingrad, il était nécessaire d'aménager un espace assez vaste qui devra relier la ville à la zone résidentielle du Mourillon. C'est là que l'on trouvera le nouveau port marchand, avec toutes les installations portuaires : entrepôts et bureaux, et en retrait, une série d'immeubles d'habitation disposés dans des espaces verts. Des commerces complèteront l'ensemble.

Schéma de circulation. En noir plein : Edifices publics. En double trait noir : Circulation principale voitures. En tramé couleur : Circulation secondaire voitures et circulation piétons.

Port marchand.

Schéma de reprise de la Vieille Ville. Entre le boulevard de Strasbourg, le boulevard de la République, l'Arsenal et les espaces libres de la Porte d'Italie, on envisage : Création de l'avenue de la Rade reliant le théâtre au port. Ordonnance architecturale des bâtiments bas la bordant. Circulation enveloppe raccordant la place d'Armes à la Porte d'Italie. Remodelage du centre du Toulon vieux. Construction d'une zone de caractère résidentiel.

Quartier du Port





IMMEUBLES D'HABITATION QUAI STALINGRAD JEAN DE MAILLY

Les appartements sont répartis dans des immeubles comportant un rez-de-chaussée et six étages, orientés Nord-Sud. Toutes les pièces de séjour sont au Sud et pourvues des loggias protégées par des pare-soleil en bois orientables et repliables. Les services sont au Nord et, sur ce côté, desservis par des coursives en plein air distribuées par des escaliers ouverts sur le boulevard.

Les bâtiments ont été édifiés sur une trame de 3,33 m. Les appartements ont été définis en fonction des besoins des sinistrés. Logements de une à huit pièces. L'ossature est apparente, en béton sablé. Les remplissages sont en dalles de pierre de Brouzet.

Dans cette composition l'hôtel de ville a été conservé à son emplacement central. Les Atlantes de Puget ont été reconstitués et forment la porte d'honneur de cet édifice. Dans le projet initial cet édifice était relié au Centre administratif par un enjambement qui a été supprimé. De ce côté plusieurs bâtiments ont été édifiés sur les mêmes bases que les constructions en bord de mer.

5 PIÈCES — 4 PIÈCES

Après la suppression de l'enjambement demandée par la Municipalité, le projet de Centre Administratif a été remanié. Le bâtiment, strictement limité à la surface de plancher nécessaire aux services municipaux, a été implanté dans l'axe de la trouée séparant les Unités IB et IC du Port.

Cet ensemble est constitué d'une zône basse comportant un rez-de-chaussée et trois niveaux, surmontée d'un bâtiment élevé de dix niveaux.

L'architecture exprime l'ossature dont le rythme s'accorde à celui des bâtiments du quai, mais revêtue de pierre pour marquer le caractère de l'édifice.

CENTRE ADMINISTRATIF

JEAN DE MAILLY



A. Rez-de-chaussée : 1. Hall du public. 2. Renseignements. 3. Ascenseur. 4. Ascenseur municipal. 5. Adjoint signatures. 6. Colonie de vacances. 7. Accès du public au Conseil Municipal. 8. Œuvres sociales. 9. Comptabilité. 10. Chaufferie mazout. 11. Cuve à mazout enterrée.
B. Deuxième étage : 1. Hall. 2. Vide de la galerie des services municipaux. 3. Bureau des adjoints. 4. Direction service des eaux. 5. Service des administratifs des eaux. 6. Fontainiers. 7. Réserves. 8. Emplacements. 9. Archives.
C. Troisième étage principal : 1. Salle des Pas-Perdus. 2. Réception du Maire. 3. Bureau du Maire. 4. Loggia. 5. Secrétariat. 6. Salle des mariages. 7. Commissions. 8. Chef de cabinet. 9. Premier adjoint. 10. Secrétaire. 11. Adjoints. 12. Salle du Conseil Municipal. 13. Public. 14. Archives.
D. Quatrième étage : 1. Hall. 2. Salle des fêtes. 3. Terrasse-jardins.

B

A

IMMEUBLES D'HABITATION DU PORT-MARCHAND S. MIKELIAN

Plusieurs immeubles sont déjà habités; certains sont en cours de construction et une autre tranche de travaux sera prochainement entreprise.

Les immeubles sont de composition analogue, bien que de types différents. Ils sont établis sur une trame régulière permettant une distribution de logements de une, deux, trois ou quatre pièces, suivant les besoins du relogement et du remembrement. Au sol, sous les pilotis, à côté des passages libres, circulation verticale et commerce.

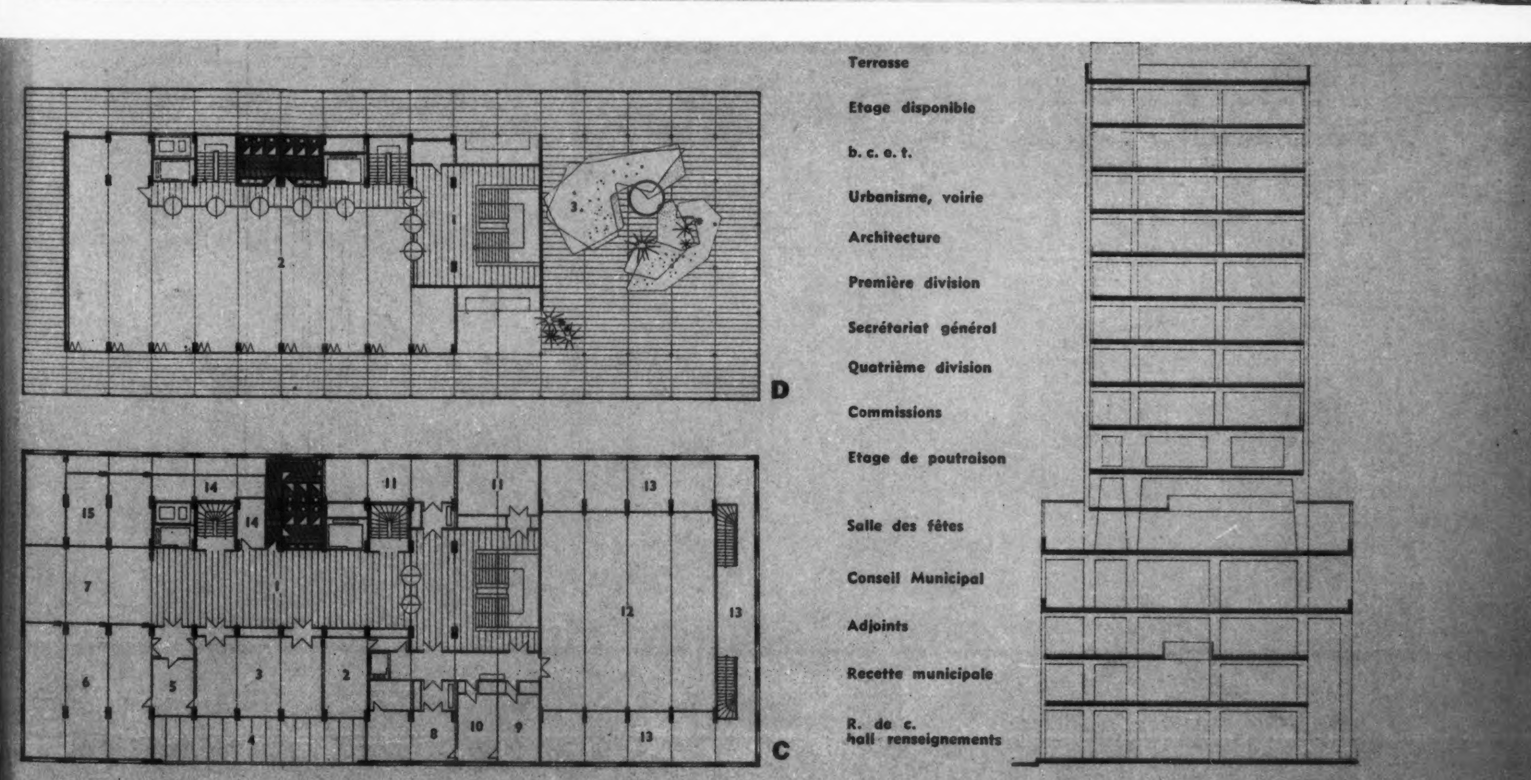
Afin de faciliter une attribution souple des logements, pouvant même être modifiée en cours de réalisation, il a été prévu un système d'accès aux appartements, soit par paliers directs, soit par coursives partielles situées en façade Nord. Cette possibilité est donnée grâce à la conception des cages d'escaliers ouvrant en même temps sur les paliers centraux et sur les coursives éventuelles.

Construction à ossature en béton armé, avec remplissage apparent en dalle de béton avec granulométrie appropriée à l'extérieur. Une contre-cloison avec vide d'air assure l'isolation thermique.

Plan partiel : 1. Séjour. 2. Chambre. 3. Cuisine. 4. Salle d'eau. 5. W.-C. 6. Loggia. 7. Buand.

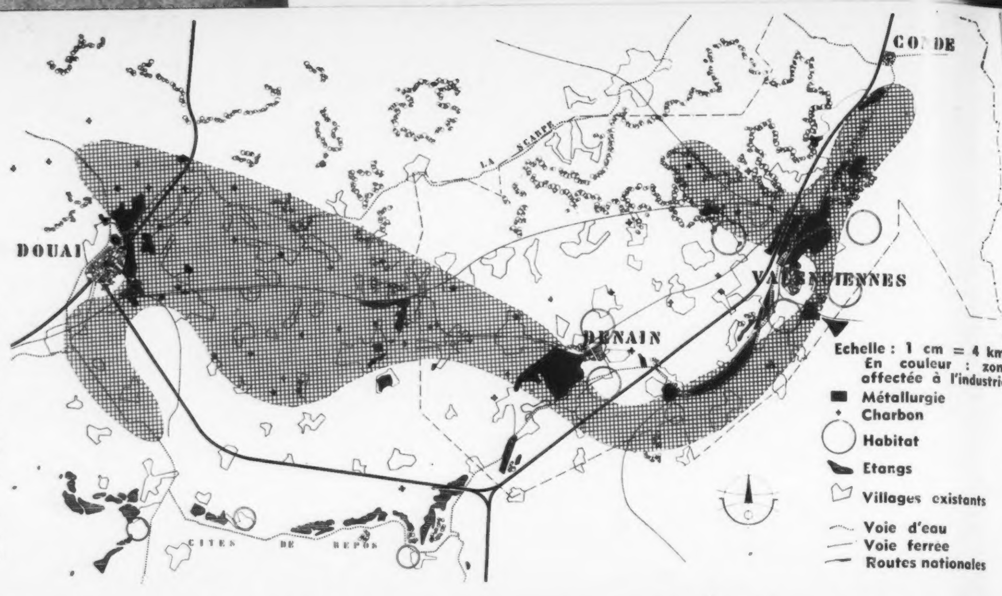






VALENCIENNES

JEAN VERGNAUD, ARCHITECTE



Le bassin houiller Douai-Valenciennes comprend un ensemble de 538.000 habitants répartis sur une superficie de 118.000 hectares (densité : 460 hab./km²). Il doit son importance économique et sociale à ses mines de charbon et à ses groupements sidérurgiques. Il est desservi par de nombreuses voies routières, ferroviaires et fluviales (notamment par le canal de l'Escaut, qui draine les marchandises vers le port d'Anvers).

Ce bassin est un complexe habitat-travail dont les quatre pôles sont Condé, Valenciennes, Denain, Douai ; autour de ces noyaux gravite une multitude de petites communes souvent très peuplées. L'étude d'ensemble de la région a permis de décentraliser certains groupements d'habitat voués par leur situation à une asphyxie lente ; l'ensemble immobilier est d'une grande vétusté, les voiries et réseaux divers souvent inexistants, les habitations bordant la rue sur plusieurs kilomètres, du puits d'extraction à la pleine campagne.





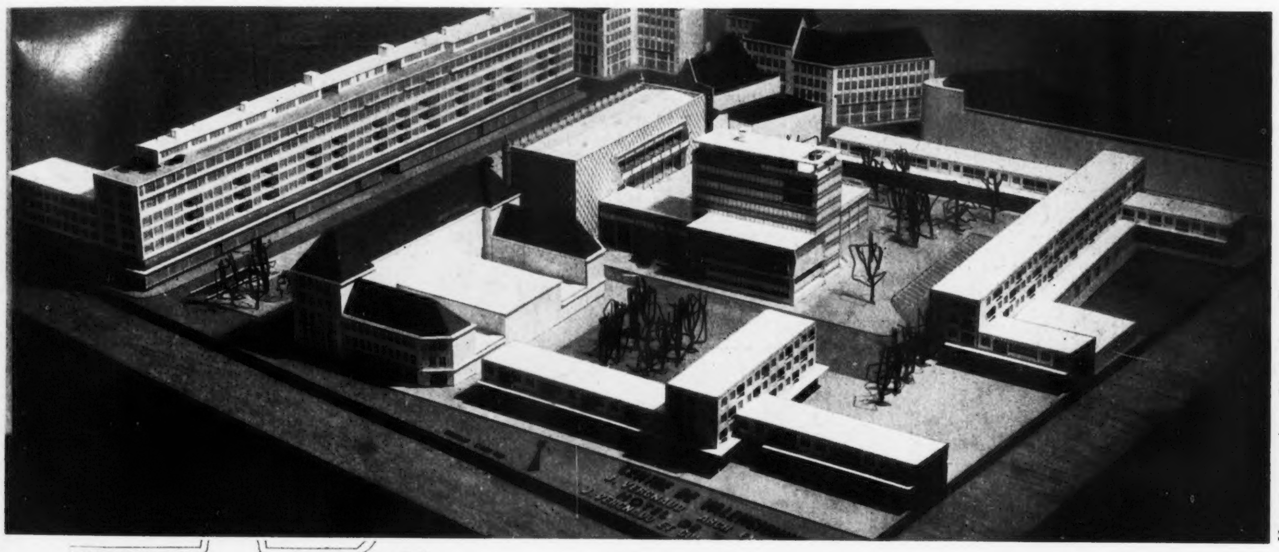
Malheureusement, le développement de l'industrie lourde s'est fait sans plan et sans souci des besoins futurs. Il en est résulté un enchevêtrement des usines et de l'habitation. Les voies de communications elles-mêmes, comme dans beaucoup de zones économiques en France, ne correspondent plus à la vie actuelle et forment un écheveau difficile à démêler. L'application du plan directeur pourra rétablir l'ordre logique dans cette région si les problèmes sérieux de l'urbanisme sont compris et suivis par les services publics. Les réalisations actuelles, larvées, ne font que repousser le problème sans le résoudre. Employant 60.000 personnes sur un total de 80.000 travailleurs, les grands directeurs d'usines se doivent d'apporter leur aide à cette lutte.

Valenciennes se situe sur la route Paris-Bruxelles, à environ 10 kilomètres de la frontière belge. Sa position de ville administrative au centre du bassin houiller lui donne, avec ses 45.000 habitants, une grande importance dans le département.



Le centre-ville fut entièrement anéanti par bombardement et incendie en 1940. Un arrêté ministériel du 24 juin 1943 rendait applicable le plan d'urbanisme d'A. Laprade, qui respectait certains axes de circulation tout en assainissant très largement les îlots. Les boulevards périphériques, devenant rocade, permettaient une circulation plus aisée sur la voie Paris-Bruxelles tout en décongestionnant le centre. Ce plan avait subi les impératifs d'un remembrement hâtif tenant compte, par ailleurs, du désir logique de chaque sinistré de retrouver son « emplacement commercial » dans une trame dont il attendait un maximum de rendement. Emprisonné dans cette ambiance, ignorant la valeur exacte des dommages, le remembreur dut, par la suite, remodeler certaines parties en fonction des besoins nouveaux. La reconstruction du premier îlot débuta en 1947 en respectant le plan d'urbanisme et ses servitudes ; elle fut suivie par l'étude de l'îlot I, préfinancé, véritable centre commercial de la place d'Armes. Le premier pas était fait vers une remodélation du centre et rendait, aux espaces libres et à la verdure, des surfaces primitivement attribuées à la construction. De plus, dès les années 1949-1950, certains indices permirent d'avancer que les voies de circulation et surtout les parkings, qui en 1943 semblaient, sur plan, largement prévus, étaient nettement insuffisants. Cette constatation et le désir du M.L.R. de dégager au maximum les constructions en aménageant des espaces verts, guida la réalisation par l'architecte en chef de la ville, J. Vergnaud, d'un nouveau plan-masse qui ne modifiait pas les axes de circulation. L'Hôtel de Ville prenait toute sa valeur dans un jeu de volumes rectangulaires bien dégagé sur une place interdite aux véhicules, sa façade faisant face à la masse importante de l'îlot I. Le marché couvert venait, par son importance, redonner de l'intérêt à un second plan. Le nouveau tracé conduisait tout naturellement à une architecture sensiblement différente et moins ordonnancée, les couvertures plates et les toitures-terrasses donnant à cet ensemble une continuité de ligne s'opposant aux ressauts des toitures voisines.





Maquette et photo Biaujaud et Haran

Valenciennes, bordée au Nord et à l'Ouest par des forêts et au Sud par une série d'étangs boisés, pourrait donner naissance à quatre groupements nouveaux de 4.000 habitants chacun, noyaux satellites qui, par leurs positions respectives, décongestionneraient la ville. De ces quatre secteurs : au Nord-Ouest : Petite-Forêt ; au Nord : Saint-Saulve ; au Nord-Est : Marly ; au Sud : La Briquette, seul le secteur de construction de « La Briquette » prend forme avec ses 1.200 logements dont 200 déjà habités.

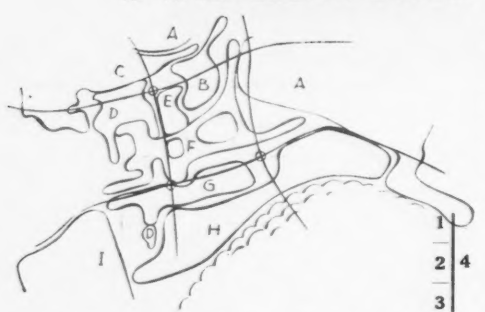
Il serait souhaitable, dans l'avenir, de voir se poursuivre la réalisation de ce plan qui prévoit de nombreux curetages dans les quartiers les plus déshérités de la ville, permettant ainsi d'assainir totalement la circonscription en moins de dix ans.

A. Hôtel de Ville.
B. Ilot 1.
C. Marché.
1. Un bât. de 2 ét. et un bât. de 3 ét. : 27 log., 6 magasins.
2. Un bât. de 1 ét. : 8 log., 5 mag.
3. Un bât. de 1 ét. : 12 log., 6 mag.
4. Un bât. de 2 ét. et un bât. de 3 ét. : 69 log., 14 mag.
5. Un bât. de 4 ét. : 23 log., 6 mag.
6. Un bât. de 4 ét. : 12 log.
7. Un bât. de 4 ét. et un bât. de 6 ét. : 20 log., 8 mag.
8. Trois bât. de 4 ét. : 36 log., 9 mag.





RECONSTRUCTION DE ROTTERDAM



1. Plan du centre de la ville avant sa destruction. 2. Zoning et communications dans le plan de reconstruction : A. Habitations. B. Marché. C. Chemin de fer. D. Théâtres, hôtels et restaurants. E. Bâtiments publics. F. Boutiques. G. Banques. H. Navigation fluviale. I. Centre social et culturel. 3. Vue de la ville détruite. 4. Plan d'ensemble de Rotterdam.

Photo Gerrit Burg

Lorsqu'on arrive à Rotterdam par la gare, elle-même en voie de reconstruction, on découvre un immense chantier en pleine effervescence et cette ville compte certainement parmi celles où les travaux accomplis présentent le plus d'ampleur. Les dernières statistiques indiquent, en effet, qu'à peu près 60 % du terrain disponible est déjà utilisé pour la reconstruction.

C'est avant tout le cœur de la ville, presque entièrement détruit par les bombardements, qui retient l'attention.

Le plan d'ensemble fut mis en œuvre dès 1945. Son exécution par étapes a été rendue possible par l'expropriation forcée de la zone entière. Chaque propriétaire exproprié avait droit à un autre terrain d'une valeur à peu près identique et l'obtention d'un dédommagement pour l'immeuble détruit était subordonné à la reconstruction sur l'emplacement nouvellement fixé. Ce système d'expropriation fut étendu ensuite à des zones périphériques où furent projetés de nouveaux quartiers d'habitation.

La remodélation de la zone centrale répond à deux préoccupations principales : 1) décongestionner le trafic par la séparation des circulations piétons et véhicules ; 2) différencier les zones répondant aux diverses fonctions urbaines.

Il serait cependant erroné de prétendre que le plan de 1945 renouvelait entièrement la structure traditionnelle de la ville. En fait, il fallait tenir compte d'un certain nombre d'installations existantes, voies et installations souterraines, dont la modification aurait imposé de trop lourds sacrifices financiers.

Le problème primordial de toute réorganisation urbaine, particulièrement en Europe, est, une fois les densités fixées en fonction des besoins locaux, la proportion des espaces libres par rapport aux surfaces bâties.

C'est, en d'autres termes, le problème des types de bâtiment et d'îlots qui se pose : construction en hauteur permettant une utilisation optima du sol, immeubles moyens ou bas ; la question se pose partout avec la même acuité.



LEUVE
HAVEN
SCHEEP
MAKERS
HAVEN
WIJN
HAVEN
SCHIEDAMSCHE SINGEL
SINGEL
MEENT
ROTTE
KADE
JONKER
FRANS
HARINGVLIET
OOSTER
KADE
BOEZEM
SINGEL
VREDENOORD
KADE
GEDEMPTE SLAAKSLAAK
BOERENGAT
MAAS
KADE
HENDRIK
PRINS
HAVEN
BINNENWEG
WITTE
DE WITH
STRAAT
NIEUWE
MATHENESSER
KRUIS
KADE
WEST
TOLLENS
STR
GOUDSCHE
RIJWEG
STRAAT
NIEUW
OUDE

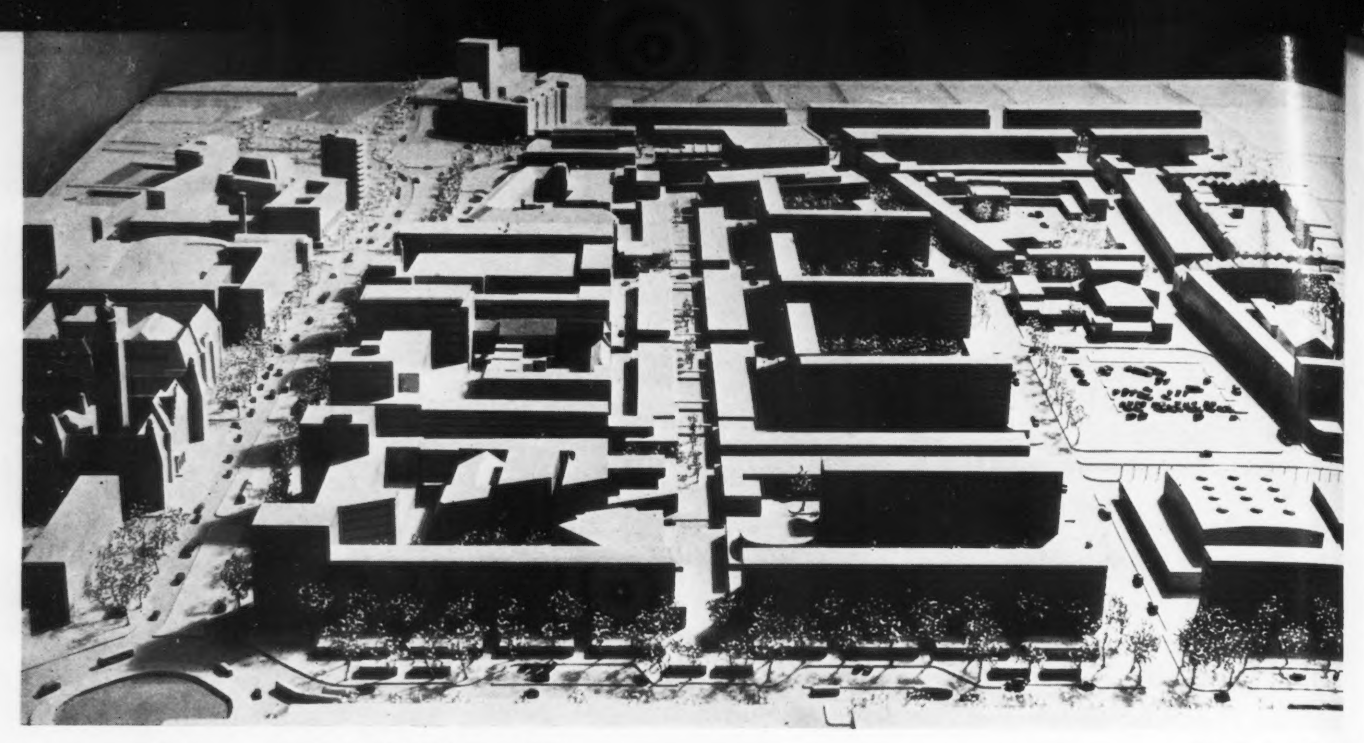
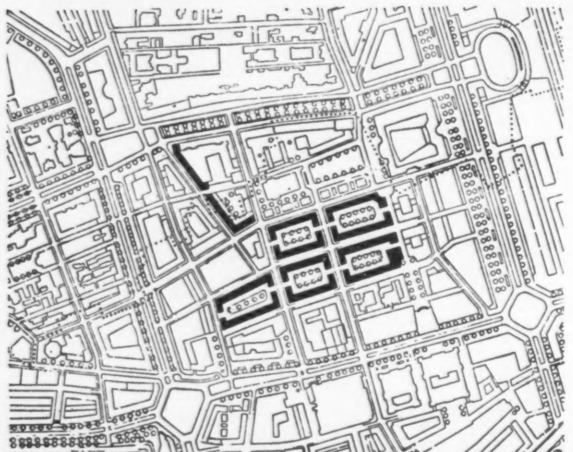


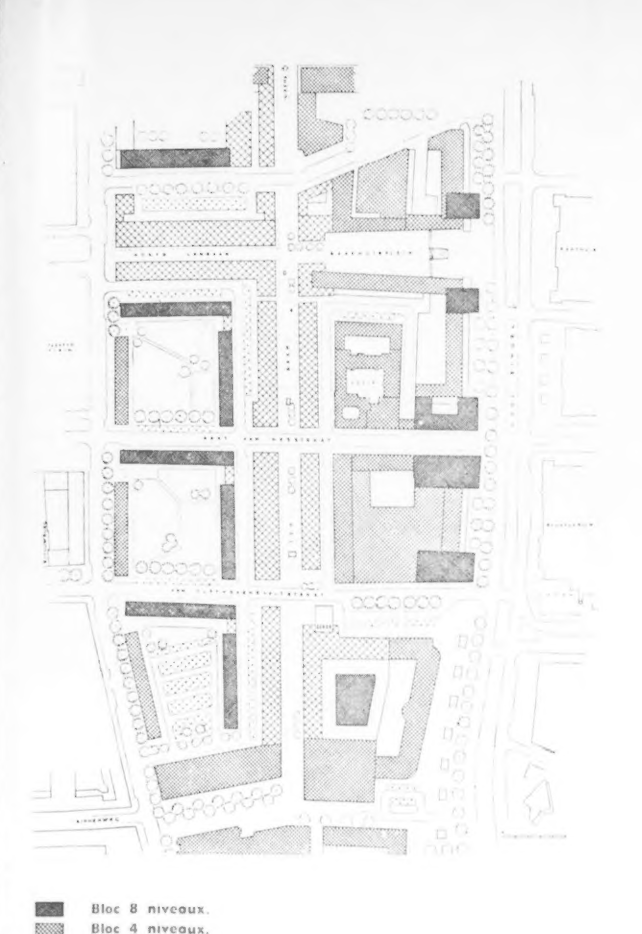
Photo Openbare Werken



ROTTERDAM. QUARTIER COMMERCIAL LIJNBAAN

VAN DEN BROEK ET BAKEMA, ARCHITECTES





Bloc 8 niveaux.
Bloc 4 niveaux.
Bloc 2 niveaux.
Espaces verts.

Les exigences locales ont amené les urbanistes à prévoir pour la reconstruction de la cité d'affaires des blocs disposés autour de cours intérieures. La plupart des immeubles de caractère commercial ou mixte ont, jusqu'à présent, été rebâtis sur ce principe et lorsque l'ilot tout entier a été conçu par le même architecte on a pu arriver à l'homogénéité indispensable à des ensembles de ce genre.

Mais ce n'est pas toujours la faute des urbanistes si le caractère unitaire de l'architecture n'a pu être maintenu. Très souvent, et même dans le cadre des servitudes imposées par la ville, les propriétaires ont essayé d'individualiser leur immeuble pour diverses raisons, publicitaires ou autres. C'est dans le cadre de ces considérations qu'il faut souligner l'importance de certains ensembles urbains qui dévient de la règle commune. Leur réalisation est une preuve tangible que le plan d'urbanisme de Rotterdam n'est pas une chose rigide, mais rend possibles des recherches et des progrès.

Le Centre commercial de Lijnbaan, situé au cœur même de la cité, est certainement l'un des exemples les plus réussis. Ce centre, comme bien d'autres dans la ville, a pu être réalisé grâce à un esprit de coopération des futurs propriétaires qui ont, de leur propre gré, fondé un syndicat de reconstruction. Ils ont ensuite chargé l'architecte de la réalisation en se soumettant à la discipline qu'impose une œuvre de ce genre.

L'une des caractéristiques de cet ensemble est la séparation des voies piétons et véhicules : dans le centre de la cité commerciale, le piéton peut se déplacer librement, sans être gêné par le trafic des véhicules.

La circulation des véhicules n'a pourtant pas pu être entièrement supprimée ; des voies traversent le centre de Lijnbaan tous les 100 mètres environ. La livraison des marchandises s'effectue par la partie arrière des magasins et une voie de desserte a été spécialement prévue à cet effet.

Des deux côtés de l'avenue principale du quartier — de 18 mètres de large — des voies secondaires sont bordées par 66 magasins d'une hauteur uniforme de 8 mètres, dans un espace de verdure.

Toutes proches et formant contraste avec ces bâtiments bas, des habitations collectives de neuf à treize étages sont en cours de construction. La disposition autour de cours fermées est abandonnée en faveur d'une trame plus ouverte. Les parties non bâties sont aménagées en parcs et les espaces souterrains réservés aux parkings.

D'autres ensembles, tels que la place de la Bourse et les rues commerciales adjacentes, ont été conçus dans un esprit plus conventionnel. Nous nous trouvons, dans ce cas, devant le dispositif traditionnel dont l'échelle a été légèrement modifiée pour tenir compte des nécessités du trafic moderne.

Les urbanistes de Rotterdam ont essayé, dans la limite des moyens disponibles, d'aérer la ville en créant de larges ouvertures vers la Maas et le port. Ils ont ainsi marqué leur volonté, pleinement justifiée, de créer un contact direct entre le port et la ville. Les architectes ont eux aussi, à certains moments, pris conscience des possibilités ainsi offertes, en construisant le long des promenades et des quais, des immeubles hauts d'où la vue sur le port et ses environs est saisissante. Ainsi le « drame » (pour employer l'expression de Lewis Mumford), élément essentiel du paysage urbain, fait dès maintenant son apparition à Rotterdam. **A. S.**

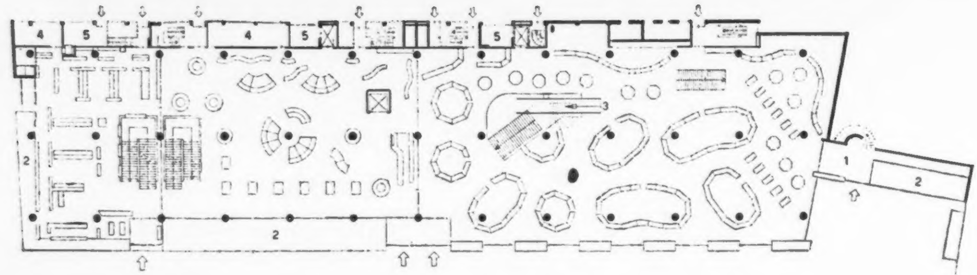
Photo E. Goldfinger





1 | 3
2 |
4 | 5 | 6

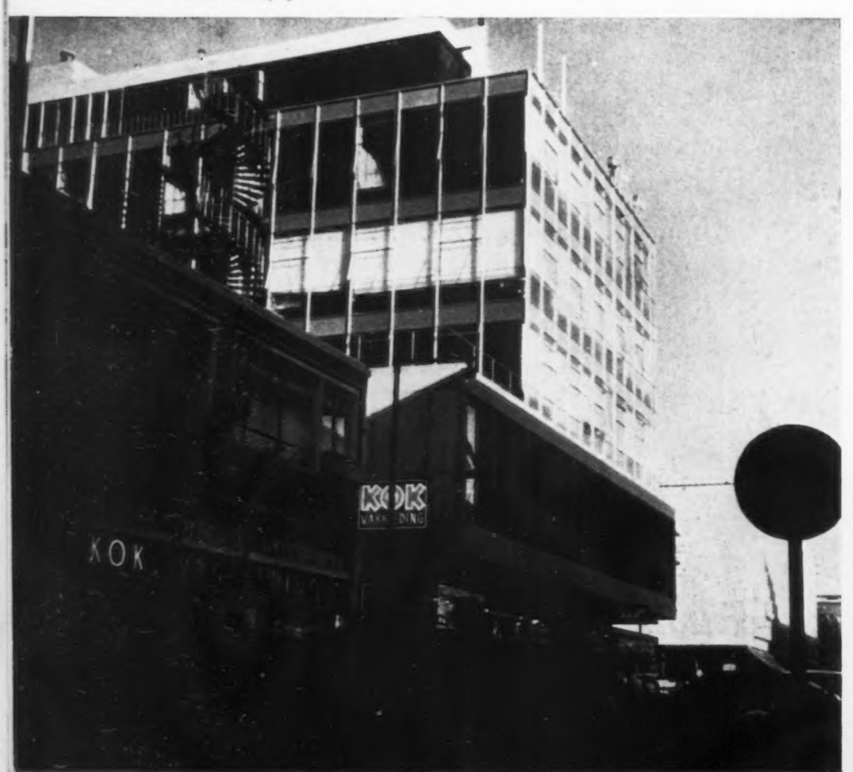
1. Maquette du quartier commercial. 2. Plan initial en ilots fermés du quartier commercial considéré lui-même comme un enclos. 3. Plan définitif, largement ouvert, montrant le contraste entre les magasins et les immeubles hauts. 4. Une vue du quartier. 5. Une rue du centre commercial. 6. Façade d'un immeuble commercial, utilisant des éléments préfabriqués en béton vibré.



Photos Goldfinger



Photo Vrij





A.A. 63

1 et 2. Détail et vue d'ensemble du magasin « Huuf ». Van den Broek et Bakema, architectes.



3 et 4. Plan du rez-de-chaussée et vue du magasin « Ter Meulen ». Van den Broek et Bakema, architectes : 1. Entrée restaurant. 2. Vitrine. 3. Escalier roulant. 4. Dépôt. 5. Expéditions.
5. Centre de commerce en gros. Van Tijen et Maaskant, architectes.



Photo Pick.



Photo Renes

6. Détail de façade d'un immeuble d'habitation. Van Tijen, architecte.
7. Immeuble de bureaux J.J. P. Oud, architecte.



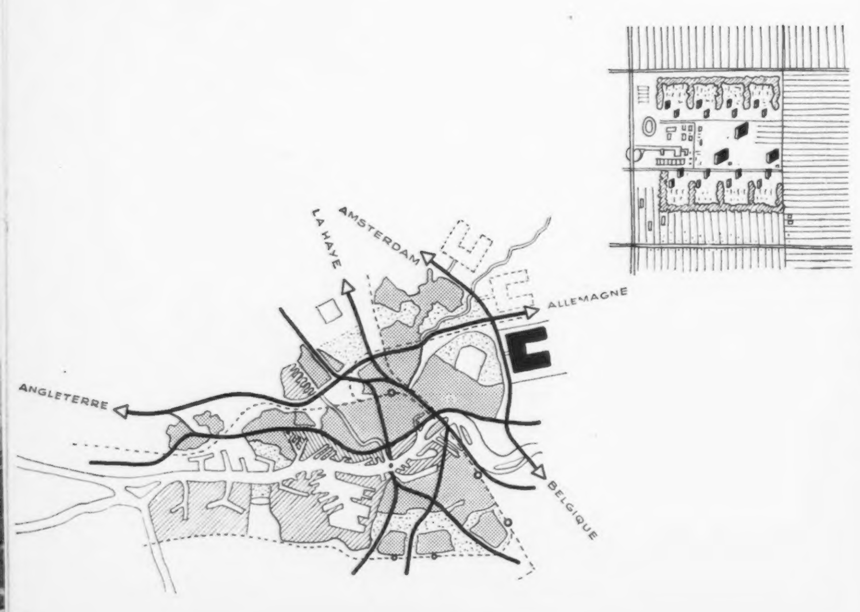
1	5
3	6 | 7
2 | 4	8

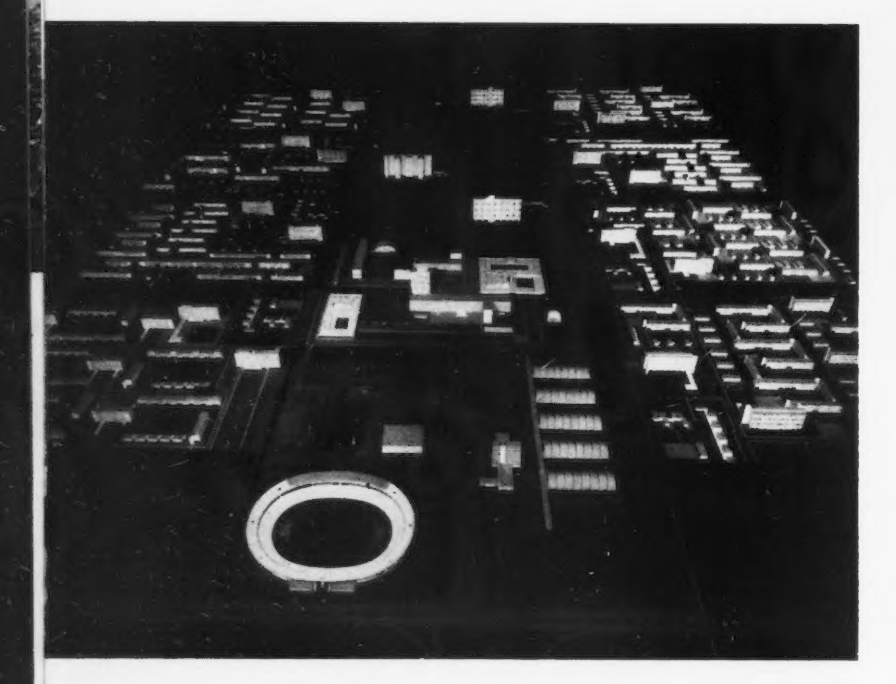
8. Usine des Services Techniques Municipaux. Van den Broek et Bakema, architectes.

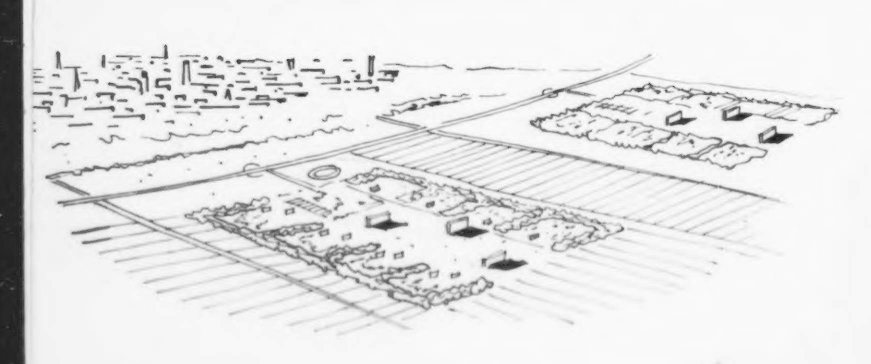
A.A. 63

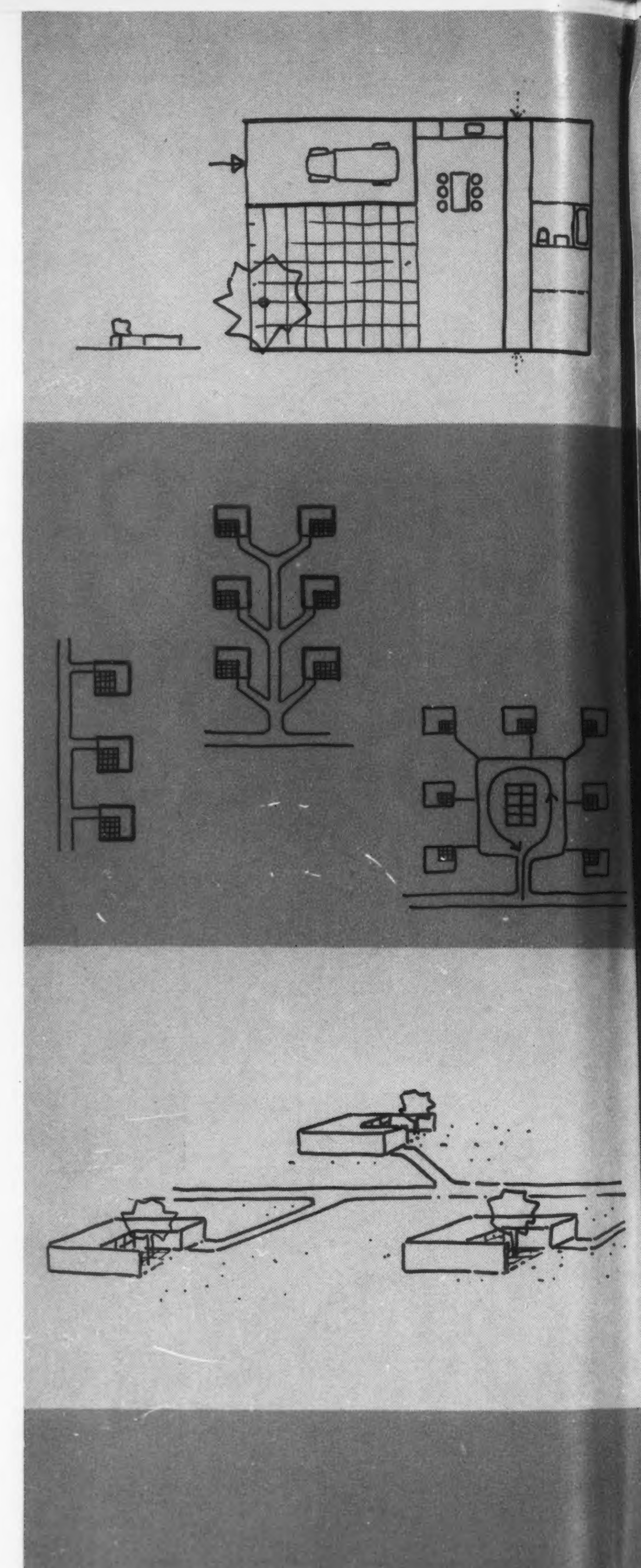
ROTTERDAM : PROJET POUR UNE UNITÉ RÉSIDENTIELLE COMPLÈTE

ŒUVRE DU GROUPE CIAM. SECTION OPBOUW ROTTERDAM

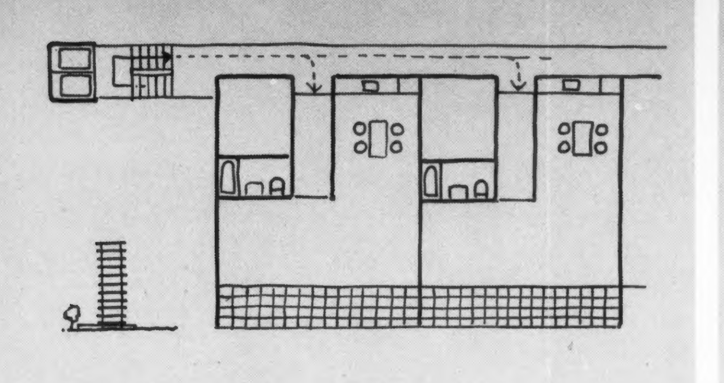


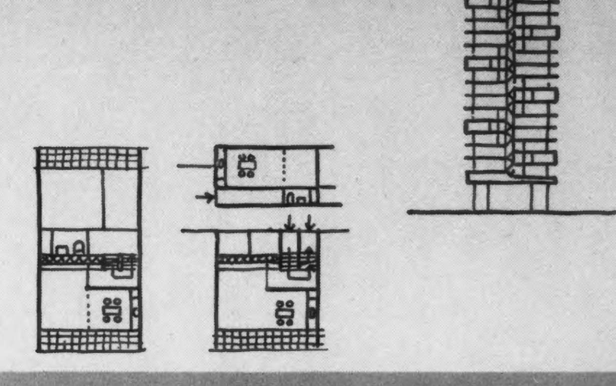


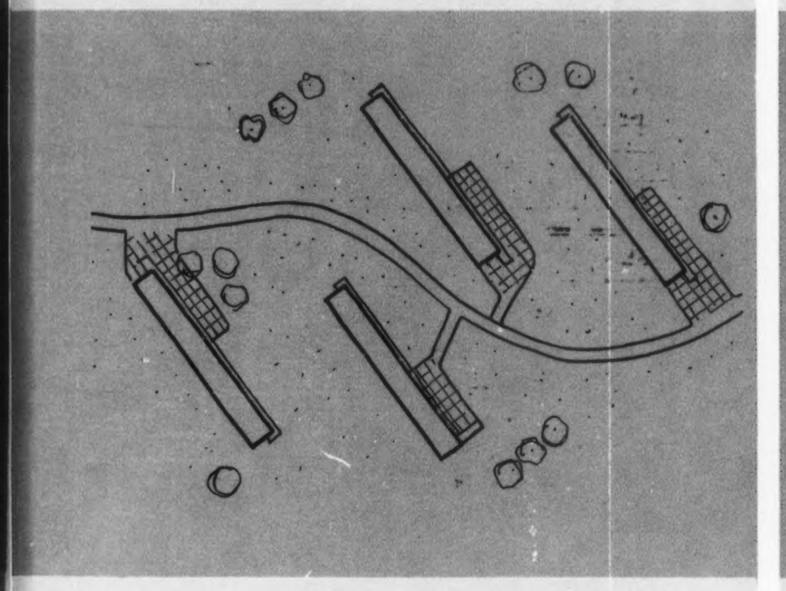


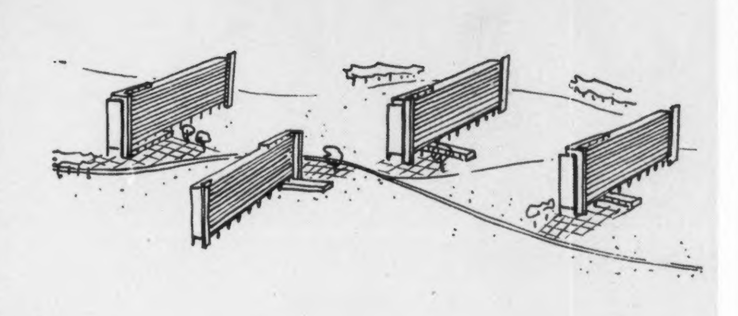


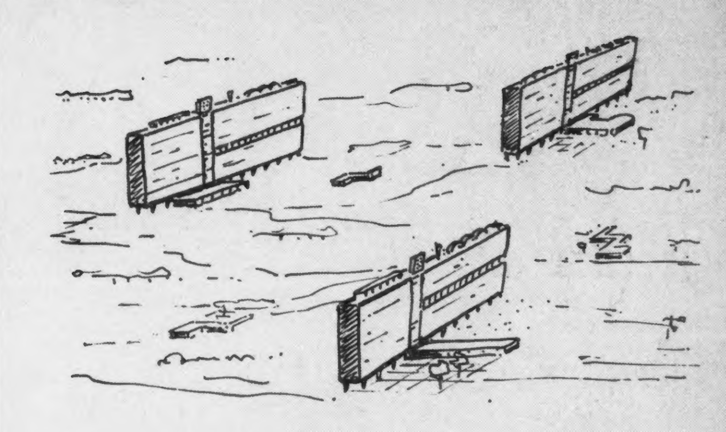
« La liaison entre les différents types de bâtiments qui se répètent dans une unité résidentielle est l'une des conditions indispensables de l'habitat. »

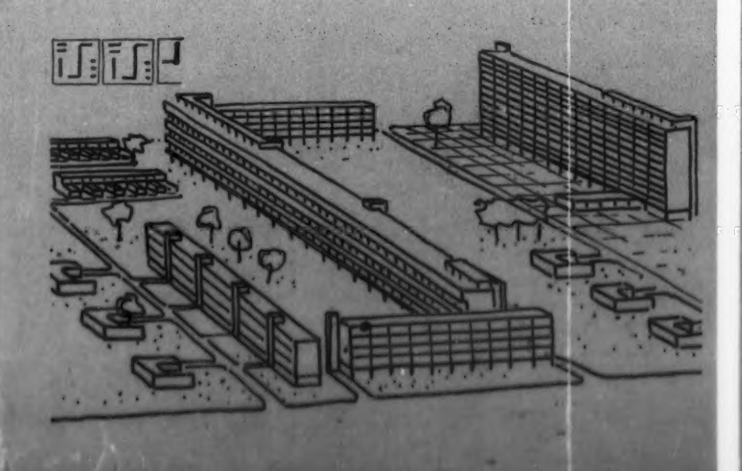












Ce projet d'unité résidentielle avec services collectifs pour une zone périphérique de Rotterdam est basé sur une étude très poussée des fonctions essentielles en matière d'habitation.

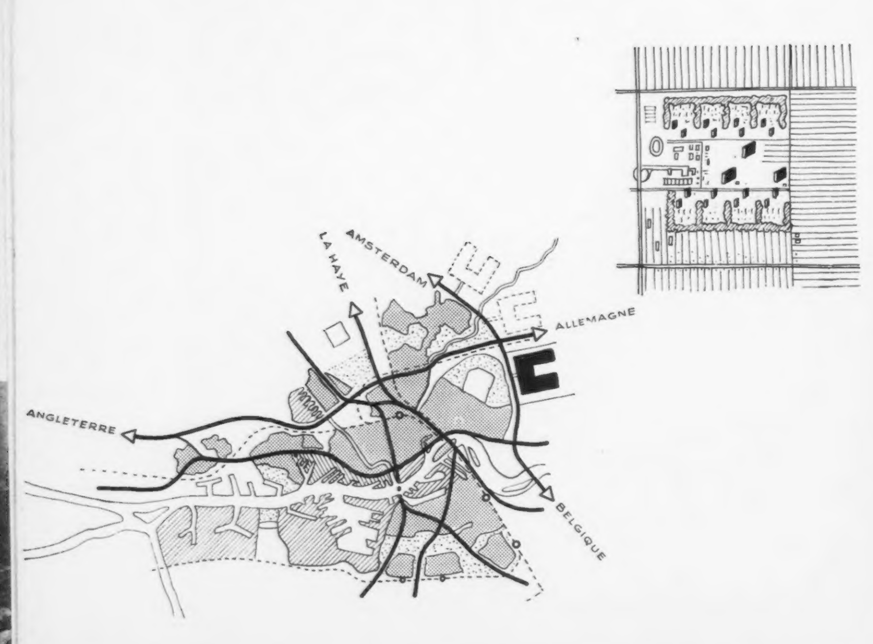
Il reprend, d'une part, le thème CIAM : Air-Soleil-Lumière-Verdure, et tient compte, d'autre part, des besoins sociaux en adaptant les immeubles aux types de familles qui les occuperont. Il prévoit, en outre, une normalisation du logis permettant l'utilisation d'éléments préfabriqués.

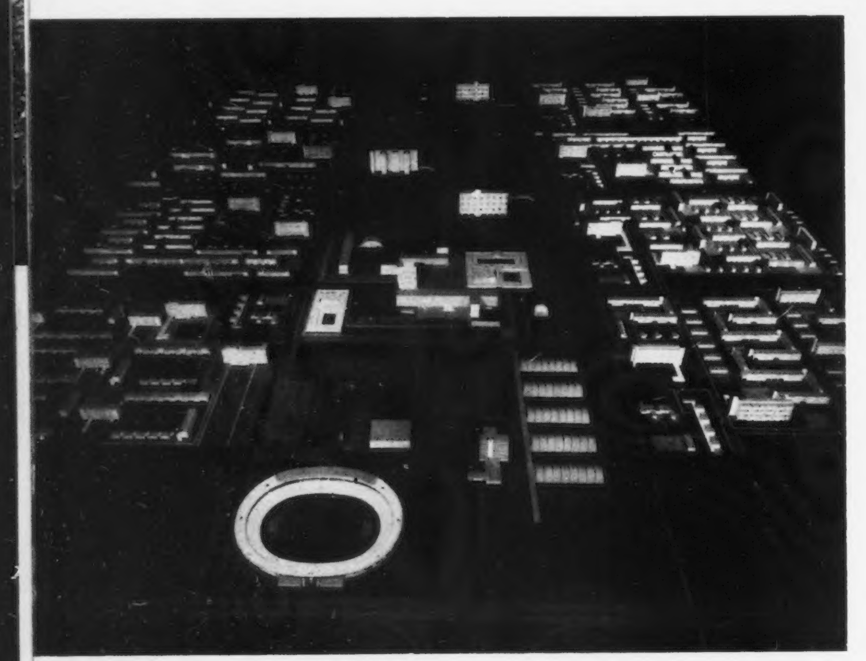
Ce projet doit être réalisé dans les années à venir à Rotterdam, mais ses idées directrices font déjà leurs preuves dans des groupes en voie de réalisation à La Haye.

A.A. 63

ROTTERDAM : PROJET POUR UNE UNITÉ RÉSIDENTIELLE COMPLÈTE

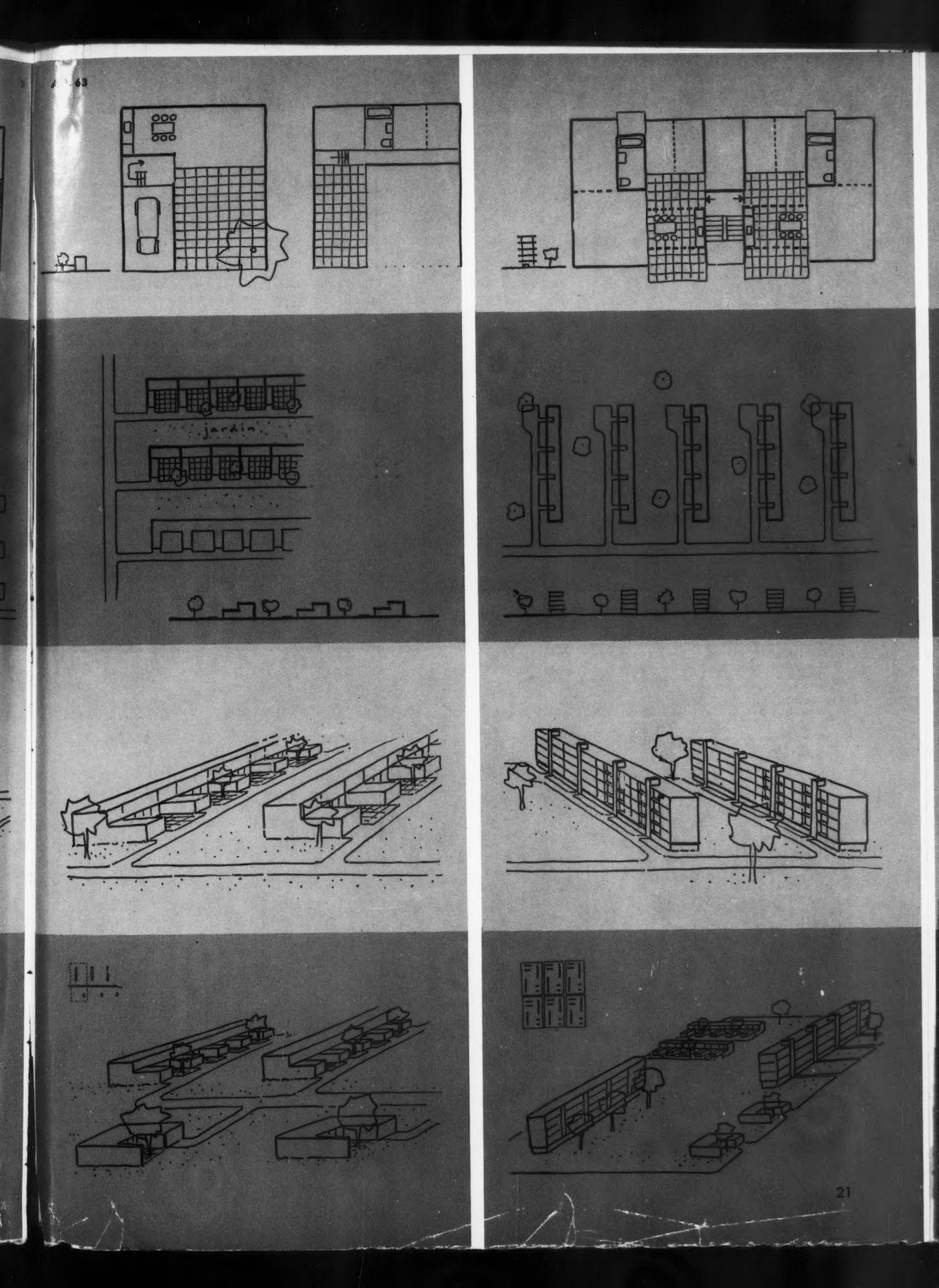
ŒUVRE DU GROUPE CIAM. SECTION OPBOUW ROTTERDAM







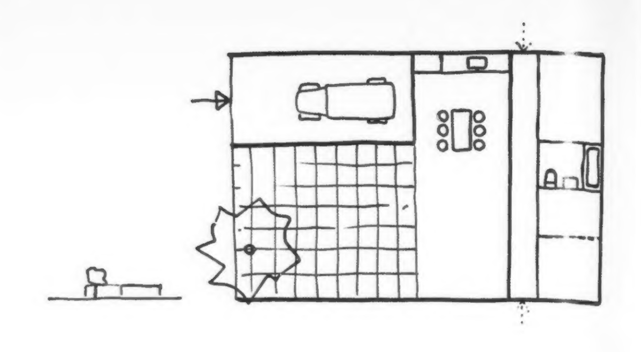
« La liaison entre les différents types de bâtiments qui se répètent dans une unité résidentielle est l'une des conditions indispensables de l'habitat. »

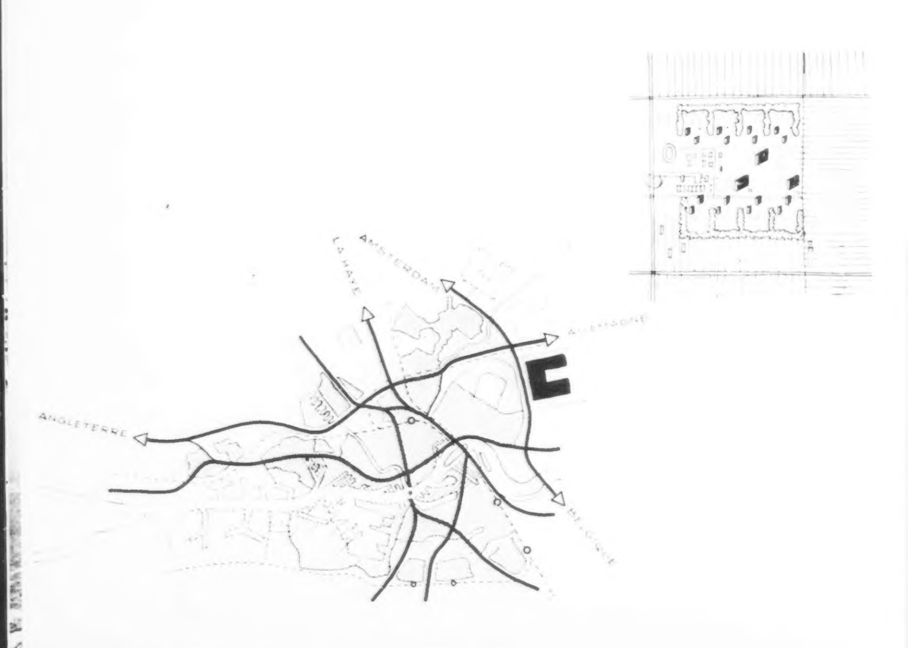

jardin

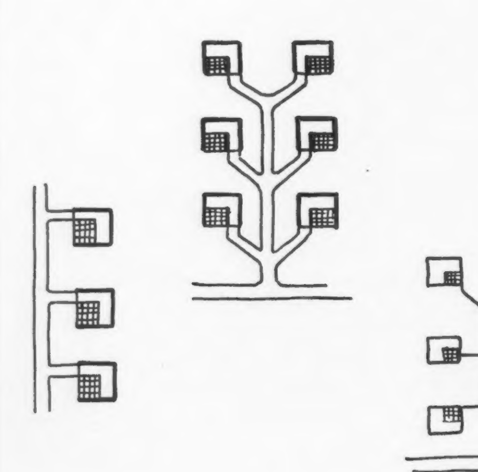
A.A. 63

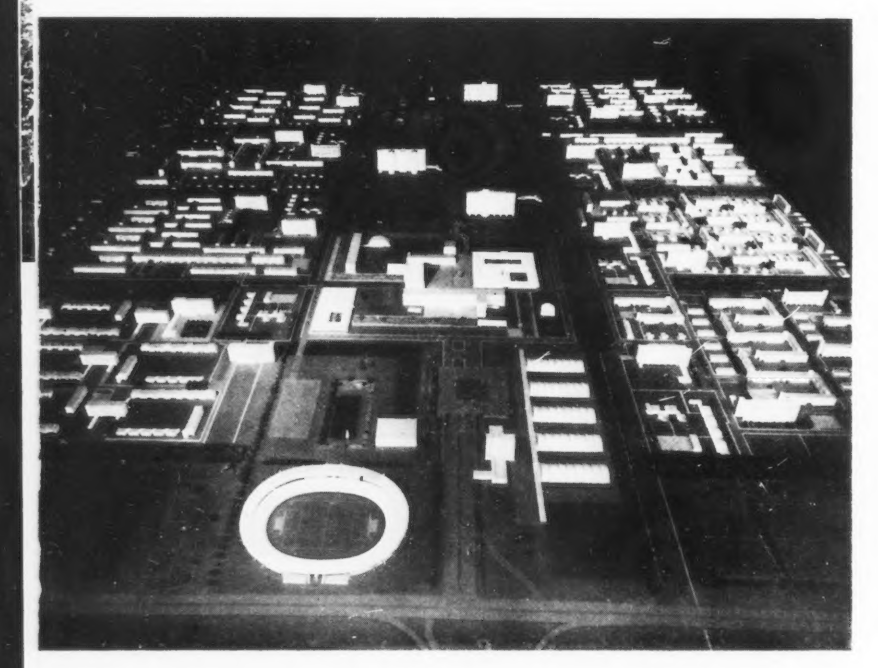
ROTTERDAM : PROJET POUR UNE UNITÉ RÉSIDENTIELLE COMPLÈTE

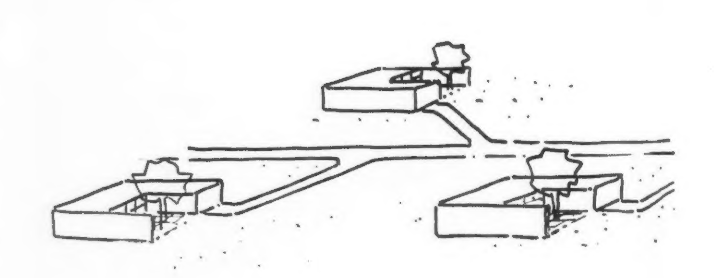
ŒUVRE DU GROUPE CIAM. SECTION OPBOUW ROTTERDAM





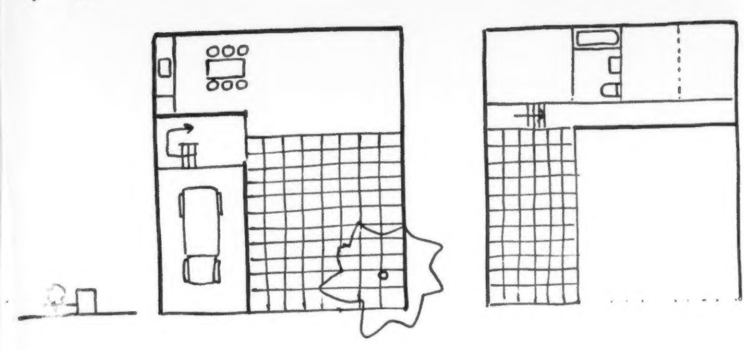


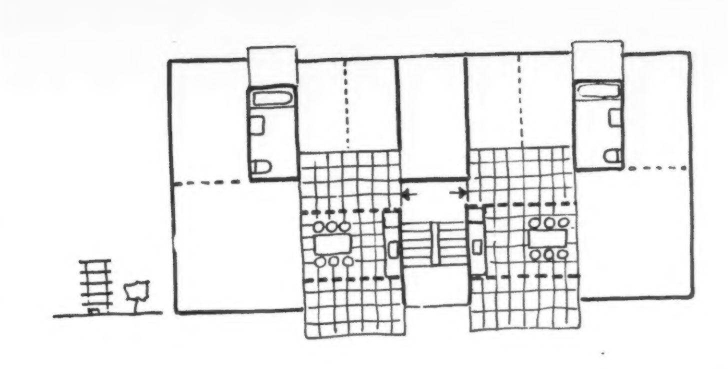


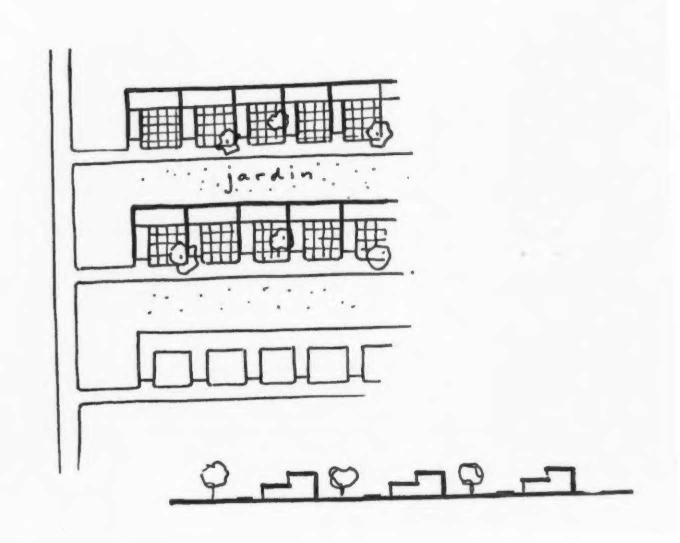


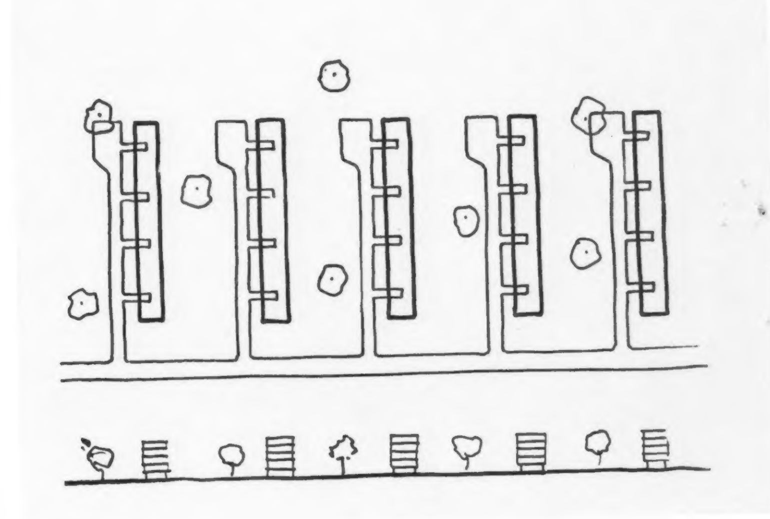


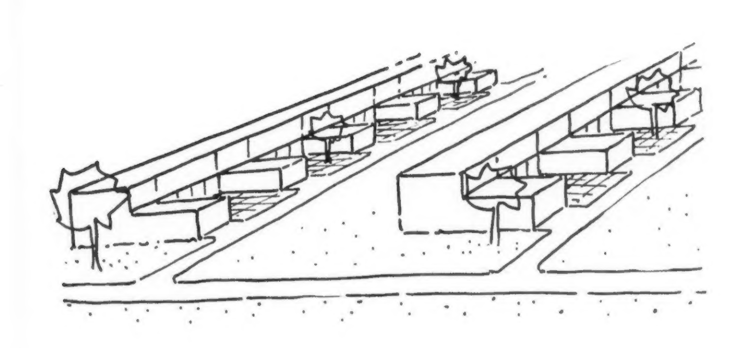
« La liaison entre les différents types de bâtiments qui se répètent dans une unité résidentielle est l'une des conditions indispensables de l'habitat. »

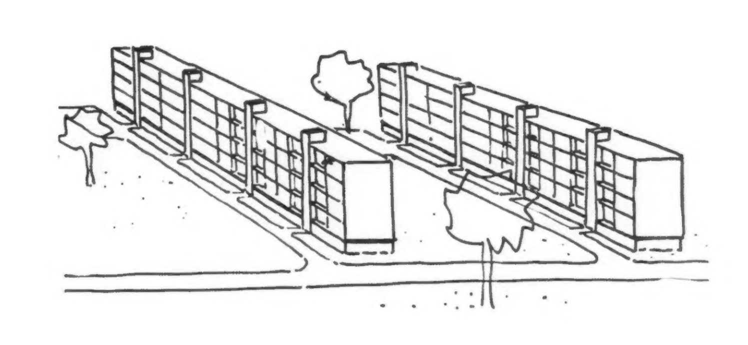


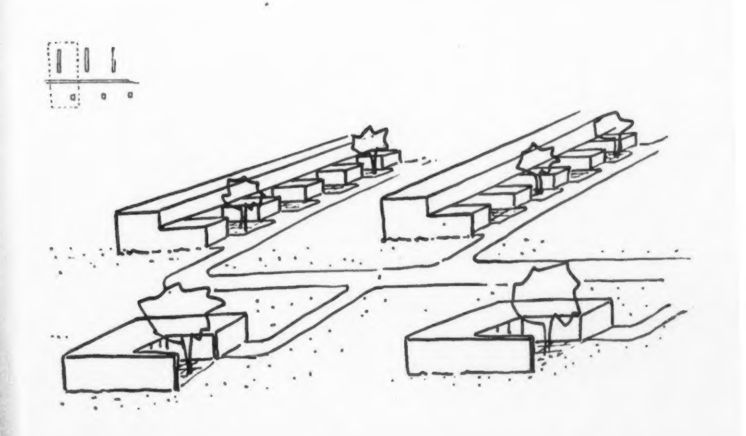


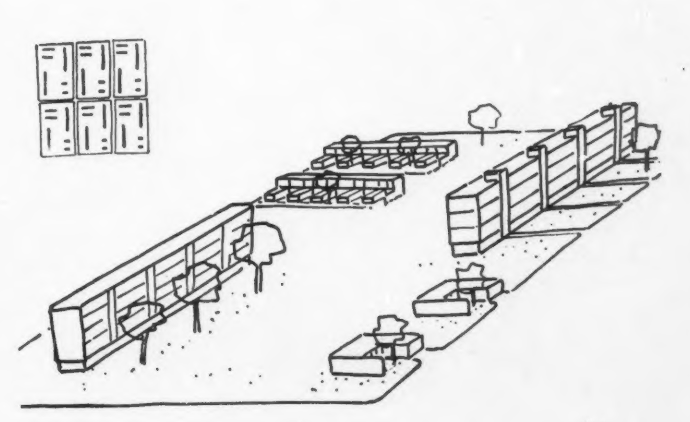

jardin

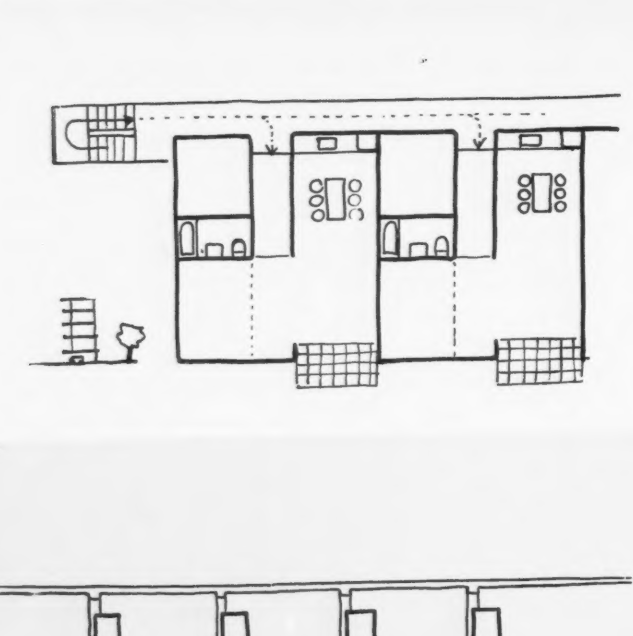


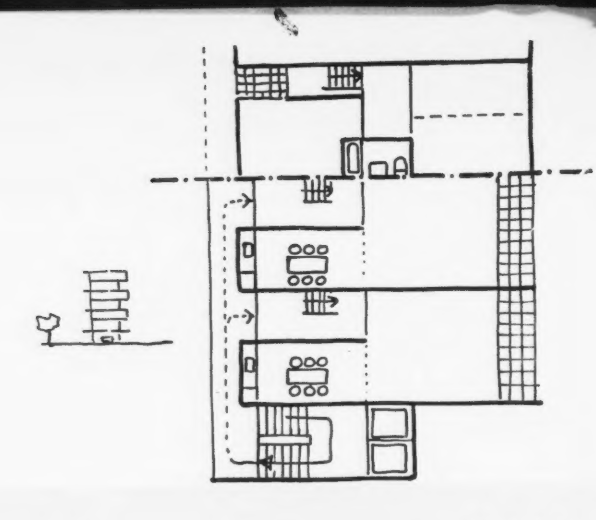


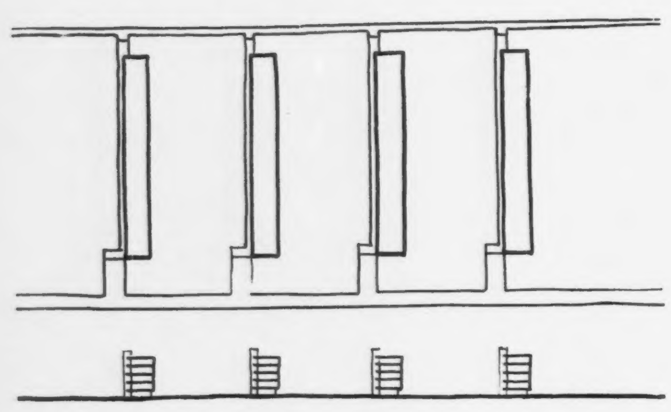


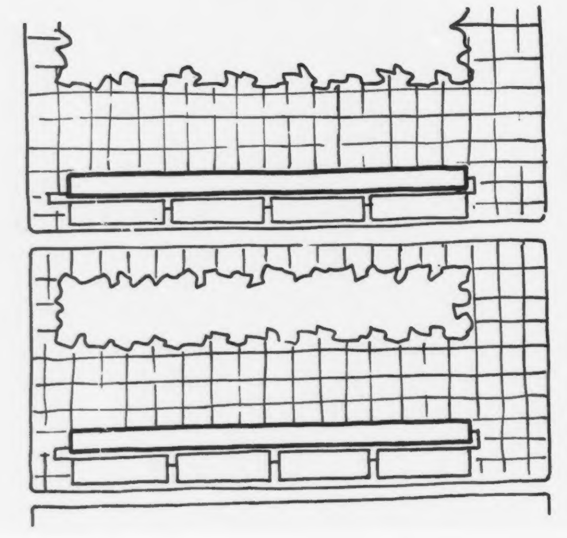


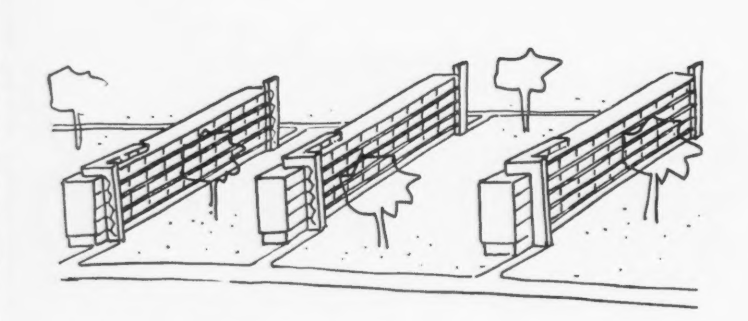


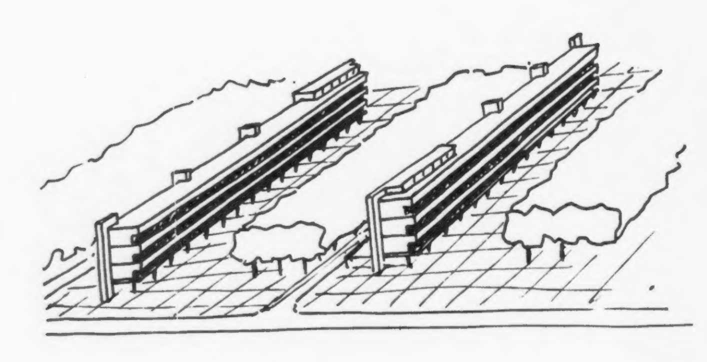


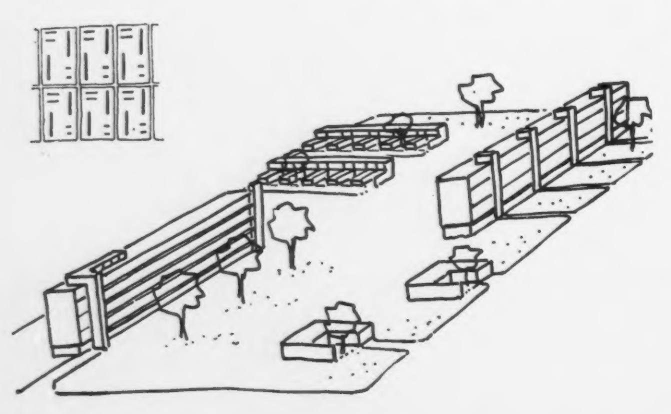


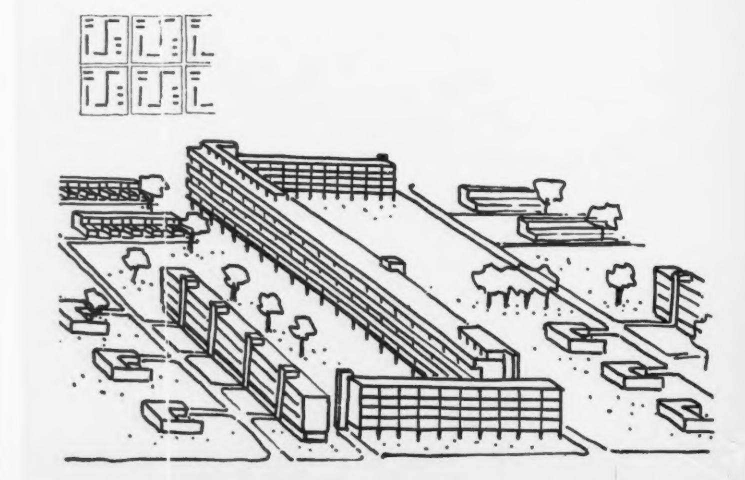




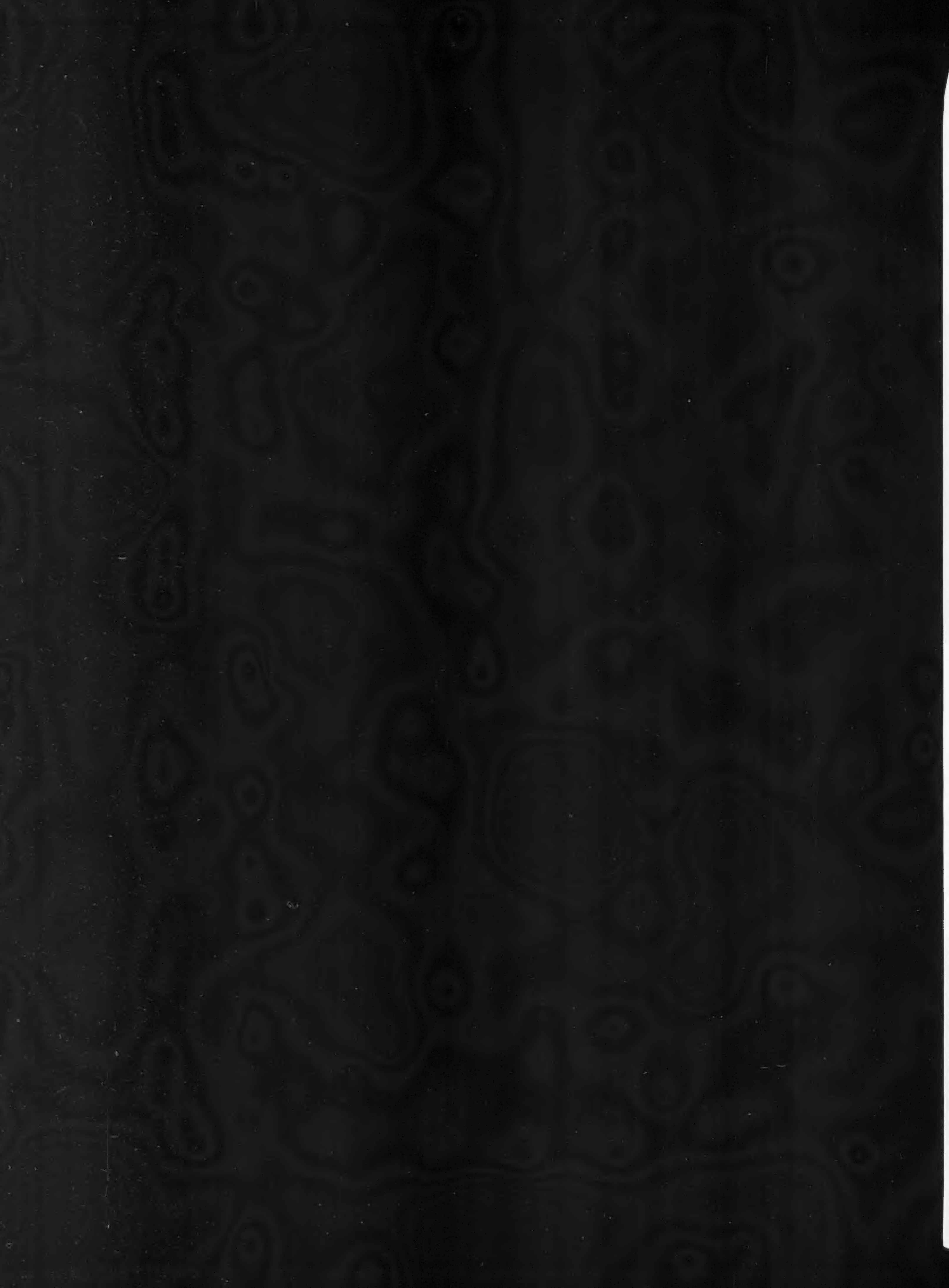


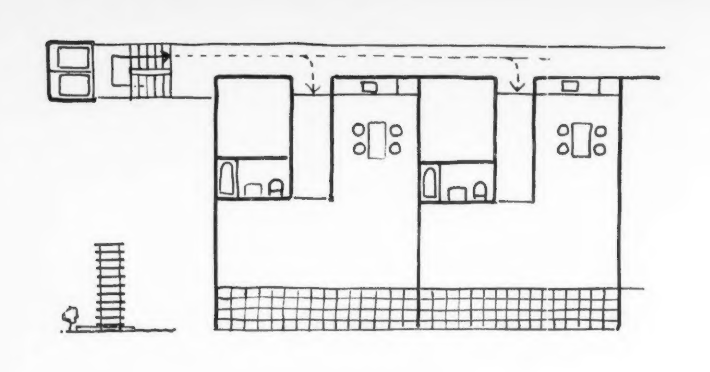


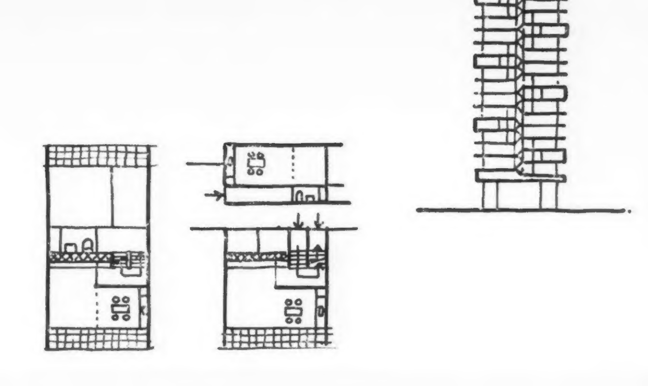


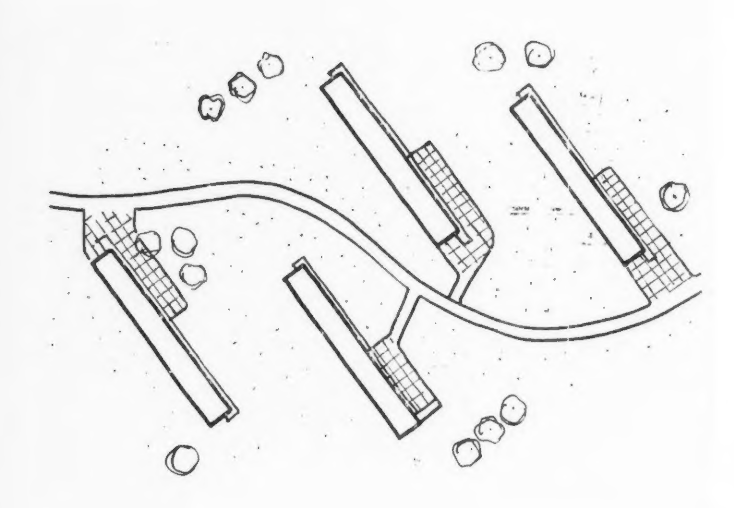


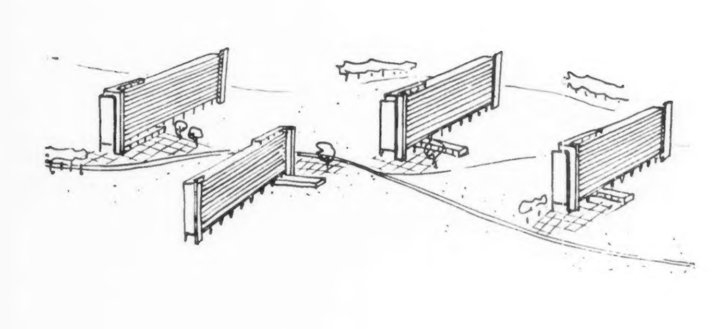


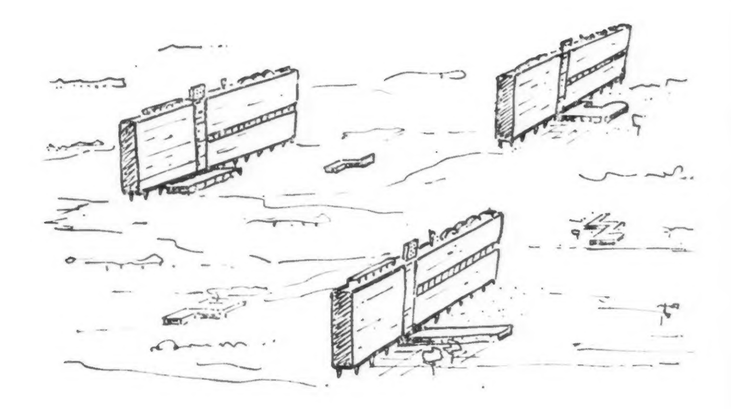


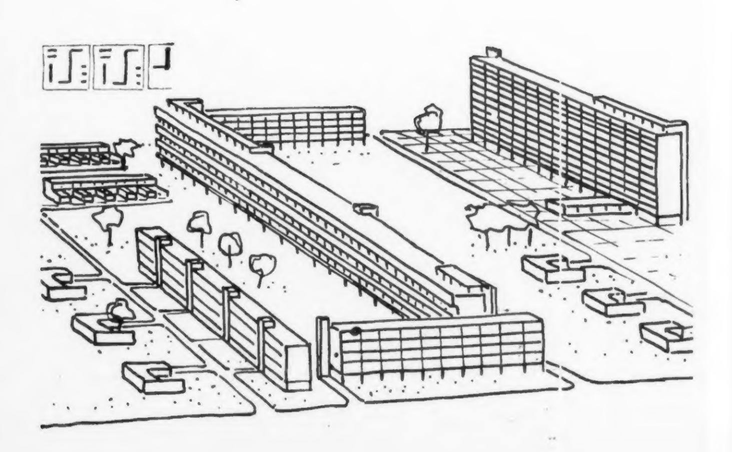












Ce projet d'unité résidentielle avec services collectifs pour une zone périphérique de Rotterdam est basé sur une étude très poussée des fonctions essentielles en matière d'habitation.

Il reprend, d'une part, le thème CIAM : Air-Soleil-Lumière-Verdure, et tient compte, d'autre part, des besoins sociaux en adaptant les immeubles aux types de familles qui les occuperont. Il prévoit, en outre, une normalisation du logis permettant l'utilisation d'éléments préfabriqués.

Ce projet doit être réalisé dans les années à venir à Rotterdam, mais ses idées directrices font déjà leurs preuves dans des groupes en voie de réalisation à La Haye.



COVENTRY NOUVEL

Les destructions subies par Coventry au cours de la guerre ont placé les urbanistes devant un problème exceptionnel et immédiat : celui de réorganiser le centre d'une ville en pleine évolution sur un terrain pratiquement libre. Cette tâche a été facilitée du fait de la juridiction concernant l'utilisation du sol en Grande-Bretagne.

Coventry, à l'origine cité médiévale fortifiée, a connu depuis le début de ce siècle, en raison de son développement industriel, un essor considérable et un accroissement notable de sa population (250 %), celle-ci est passée de 69.978 en 1901 à 258.221 en 1951.

Déjà en 1939, le centre composé autour du vieux Broadgate, noyau historique, s'était révélé impropre aux besoins des habitants et aux exigences de la circulation. Le plan d'ensemble, établi par l'arcitecte Gibson et publié dans notre Revue (A.A., n° 39), est un des premiers exemples d'après guerre de recherches concernant l'aménagement d'un centre de ville, en tenant compte du problème de la circulation.

Les dispositions de ce plan prévoyaient, à l'intérieur du périmètre déterminé, la création de trois parties à caractère fonctionnel : le secteur commercial, le centre civique et les zones d'industries légères.

L'étude était conçue autour du nouveau Broadgate, situé au même emplacement que l'ancien. Cet ensemble est, aujourd'hui, en partie seulement réalisé et le plan original a été remanié surtout en ce qui concerne le problème de la circulation. En effet, il avait été d'abord prévu de libérer complètement la zone comprise entre Broadgate et Corporation Street de tout trafic automobile, en liant les deux parties divisées par Market Street Nord et Sud au moyen de passages souterrains.

A. Seconde étude du centre commercial après remodélation du plan Gibson (voir A.A., n° 39, février 1952, pages 73 à 75) Dans le plan original, la zone comprise entre Broadgate et Corporation Street était libre de toute voie de circulation automobile. A la demande des commerçants, le trafic routier coupe cette zone en deux parties le long de Market Street.

B. Troisième étude : plan d'ensemble établi par le bureau d'urbanisme de la ville sous la direction d'Arthur Lina, architecte. En couleur : espaces verts.

P. Parkings. 1. Magasins et bureaux. 2. Edifices publics et hôtels. 3. Eglises. 4. Cinémas. 5. Théâtres. 6. Cathédrale. 7. Council. 8. Gare routière. 9. Marché de détail. 10. P.T.T. 11. Municipalité. 12. Courts de tennis. 13. Police. 14. Bureaux. 15. Habitations. 16. Hall central. 17. Collège d'Art et Technologie. 18. Bibliothèque. 19. Musée. 20. Piscine. 21. Clubs. 22. Santé. 23. Centre communautaire.

A

B

En haut de pages, vues aériennes du centre de la ville. A gauche, vue prise à la fin de la guerre montrant l'ampleur des destructions ; à droite, document actuel ; on distingue les premiers bâtiments réalisés dans le cadre du plan général.

AMÉNAGEMENT DU CENTRE

Cette solution, qui éliminait tout danger de mêler piétons et voitures, n'est pas apparue heureuse aux yeux des commerçants, privés alors d'un accès facile à leurs magasins. Maintenant, après l'expérience du quartier Linjbaan, à Rotterdam, et d'autres aménagements analogues, les membres du Comité de Panification du City Council ont approuvé un plan révisé, établi sous la direction d'Arthur Ling, architecte de la ville. Ce projet réserve aux piétons un circuit schématiquement en forme de croix, les bras Est et Ouest correspondant au projet initial et les voies Nord et Sud étaient Market street Nord et Market street Sud. Le trafic automobile suivra les limites du centre : Hartford street, Trinity street, Corporation street et Queen Victoria Road. Les livraisons de marchandises auront lieu par l'arrière des magasins. Toutefois, Market street sera ouvert, à certaines heures, à des camionnettes électriques, pour desservir les magasins déjà réalisés, accessibles seulement en façade ; la vitesse autorisée sera extrêmement réduite. Des arrêts d'autobus permettront d'arriver à proximité des magasins.

Les automobilistes pourront donc parvenir jusqu'aux limites du centre et disposer de parkings. Ceux-ci sont prévus actuellement pour 1.700 voitures, mais il est envisagé d'en réaliser d'autres. L'un d'eux, en particulier, occupera le toit du marché de détail au Sud-Ouest ; un autre à deux étages sera construit de l'autre côté de la rue, les deux reliés au niveau du toit.

Une telle conception offrira aux visiteurs un site agréable animé par les boutiques, libéré de la vue et du bruit des automobiles et dont tous les espaces laissés libres seront traités en pelouses et massifs de fleurs. On envisage, en outre, de créer des galeries abritées qui, par mauvais temps, seront des lieux de promenade.



Schéma partiel des circulations :

En couleur : piétons.
En trait noir : automobiles.
En grisé foncé : parking.
En grisé clair : niveau supérieur des parkings.

Circuit de livraison, en trait noir, et circuit limité à certaines heures dans Market Street en pointillé.

Circulation piétons. Les flèches indiquent les passages sous les bâtiments.



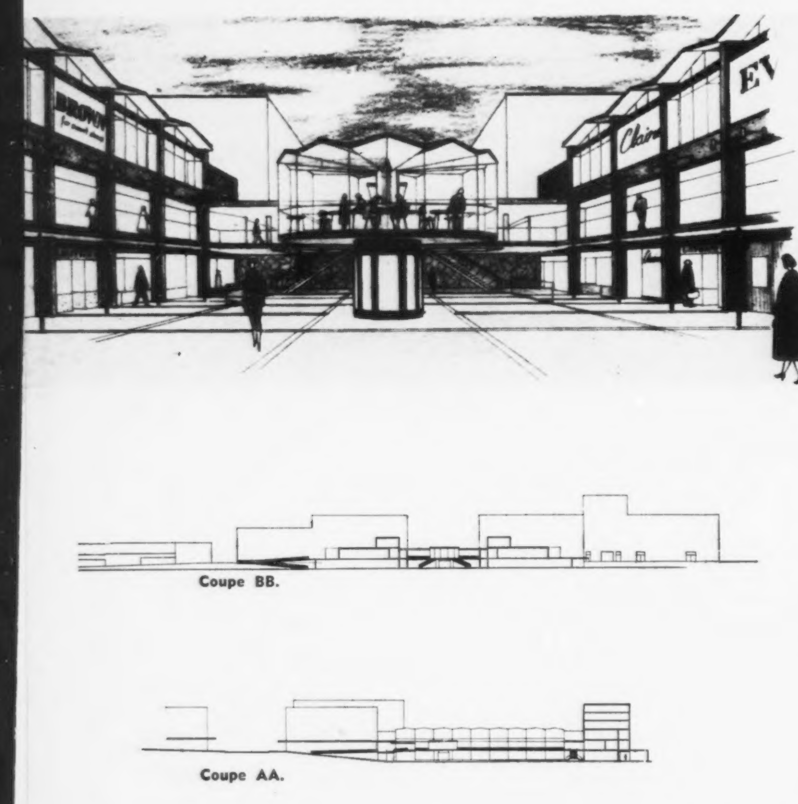
La place de Broadgate, telle qu'elle apparaît sur la photographie présentée ci-contre, est composée en fonction de l'axe Est-Ouest du Centre commercial. Elle forme élément de liaison entre celui-ci et le Centre culturel. Elle est bordée sur deux côtés par des constructions récentes, d'une ordonnance à peu près identique, et par un grand magasin à façade entièrement vitrée ; sur les deux autres, par des constructions existantes qui seront sans doute remplacées ultérieurement. La vue reste dégagée vers la cathédrale.

Le Centre civique offrira un aspect très différent : chaque édifice s'élèvera dans un site individuel en harmonie avec le caractère de son architecture, l'unité de composition étant réalisée par l'aménagement d'espaces verts et de jardins.

Documents « The Architects' Journal »

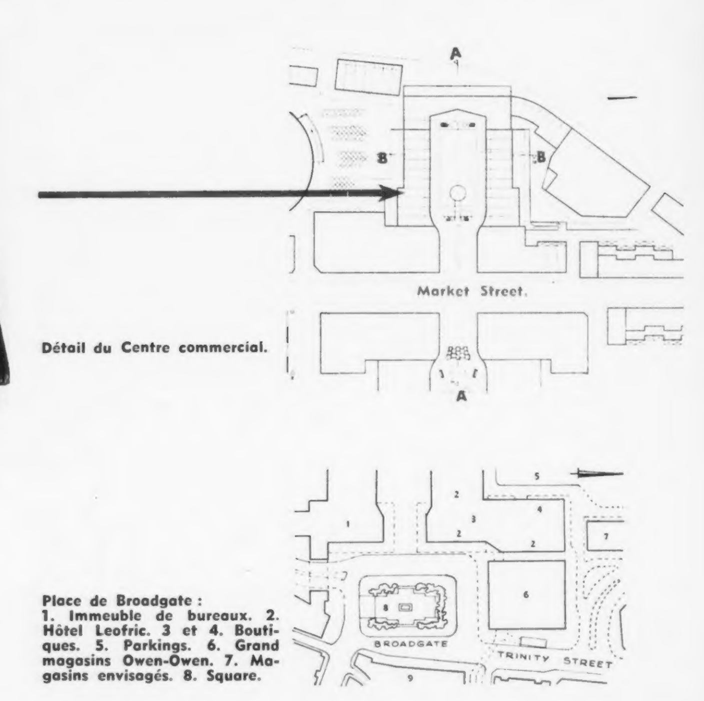
COVENTRY

BROADGATE ET LE CENTRE COMMERCIAL



Coupe BB.

Coupe AA.



Détail du Centre commercial.

Place de Broadgate : 1. Immeuble de bureaux. 2. Hôtel Leofric. 3 et 4. Boutiques. 5. Parkings. 6. Grand magasins Owen-Owen. 7. Magasins envisagés. 8. Square.

1. Vue prise de la cathédrale sur Broadgate. Entre l'ensemble de bureaux et l'hôtel Leofric : voie réservée aux piétons conduisant au centre commercial. On notera l'analogie existant entre ces deux bâtiments réalisés sur une même trame et aussi la différence de traitement des façades due aux dimensions et à la répartition des ouvertures. Le Foyer de l'hôtel est affirmé au premier étage par de larges baies ouvrant sur la terrasse et pourvues de brise-soleil. A l'extrême droite : les grands magasins Owen-Owen, dont les façades entièrement vitrées contrastent avec l'ordonnance plutôt sévère des autres bâtiments. 2. Perspective sur le Centre commercial. 3. A l'arrière des magasins des rampes d'accès permettant les livraisons à différents niveaux. 4. Les grands magasins Owen-Owen.







R ONSTRUCTION DE DORTMUND

U D'URBANISME DE DORTMUND

Dortmund, à la fin de la deuxième guerre mondiale, se trouvait complè-ment détruit. Une étude de sa réorganisation fut entreprise, tendant à nférer à la zone centrale le caractère d'une « cité » pour 610.000 habitants. e n'était pas la première fois que cette ville subissait un changement mplet. L'industrialisation avait déjà transformé, en deux générations, une etite ville de province de 27 kilomètres carrés et 4.000 habitants en 1818, une métropole de plus d'un demi-million d'habitants s'étendant sur une rface de 270 kilomètres carrés au cours du XIXe siècle. A la veille de la erre, le centre de la ville comprenait un mélange de bâtiments des XIXe XXe siècles et d'édifices moyenâgeux; ses rues ne pouvaient répondre x exigences du trafic contemporain.

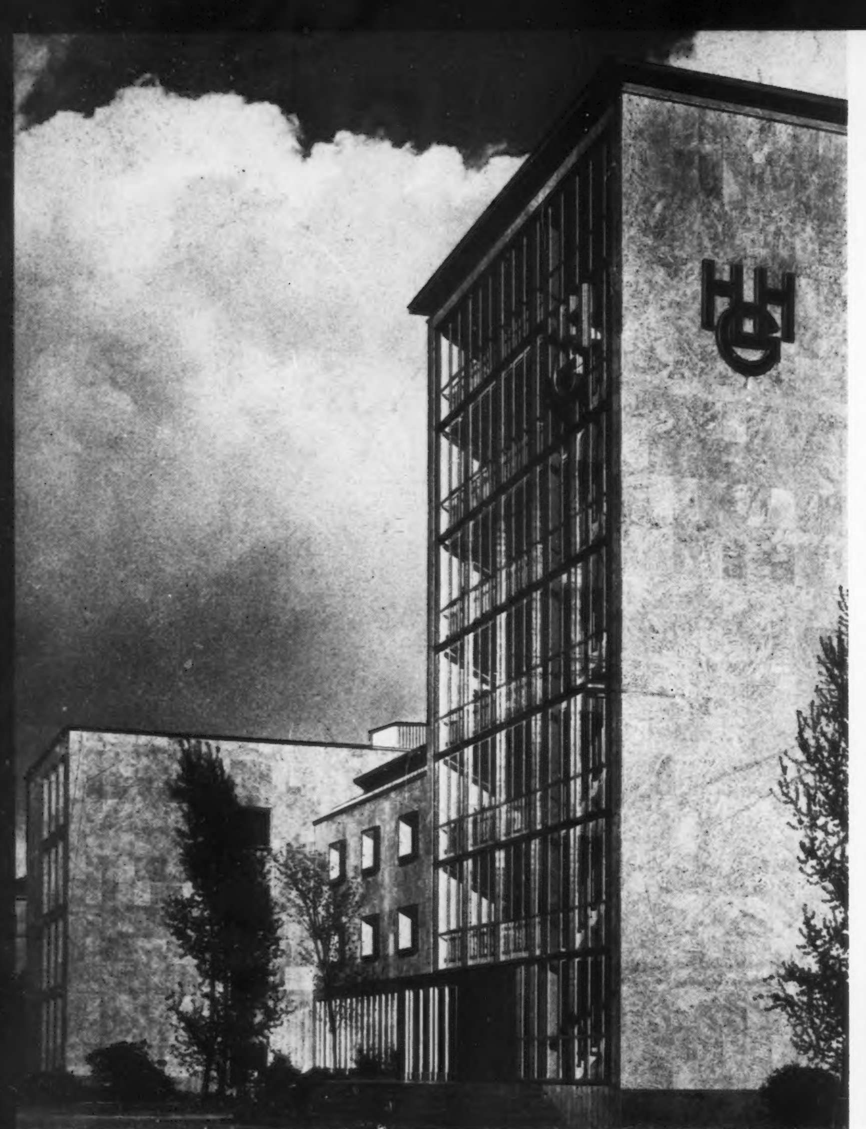
Le plan de réorganisation de 1950 prévoyait les 134 hectares de la zone ntrale comme zone de remembrement. Conformément à la loi de recons-ction de la province Rhénanie-Westphalie, la répartition de la pro-iété foncière s'accomplit par voie de remembrement et non d'expropriation. réorganisation tendait vers les objectifs suivants: une voie circulaire ne largeur variable de 60 à 110 mètres, est appelée à absorber le fic du noyau urbain; elle est bordée de bandes réservées aux parkings fait partie du réseau formé par les axes Nord-Sud et Est-Ouest qui, par ntermédiaire des voies tangentielles, sont en liaison avec l'autoroute istante Cologne-Berlin et avec l'autoroute Cologne-Hambourg en cours construction.

La zone centrale bénéficie de voies élargies. Les nouvelles voies axiales ermettent de réserver les rues commerçantes et, en particulier, la rue storique « Hellweg » aux piétons. La surface des circulations a été accrue 25 à 46 % du terrain; celle de la partie à bâtir est passée de 75 à 54 % la surface totale. En outre, on prévoit également des garages à plusieurs ages pour décongestionner le trafic. La réorganisation de la ville permet ménagement de parcelles suffisamment grandes avec accès et parkings nvenables.

Signalons qu'un système de chauffage à distance, comprenant des nduites de 7 km 5 de long, a été aménagé dans le centre de la ville.

R. KLASENER,
architecte.

. Schéma des circulations montrant le réseau tangentiel des voies axiales et irculaires et sa liaison avec les autoroutes Cologne-Berlin et Cologne-Hambourg. . Répartition des voies de circulations et espaces verts à l'intérieur de la zone le remembrement avant la réorganisation. Circulations et espaces verts: 25 %; errains à bâtir: 70 %. 3. Répartition après la réorganisation: les rapports sont espectivement de 46 % et 54 %.



DORTMUND - IMMEUBLE DE BUREAUX

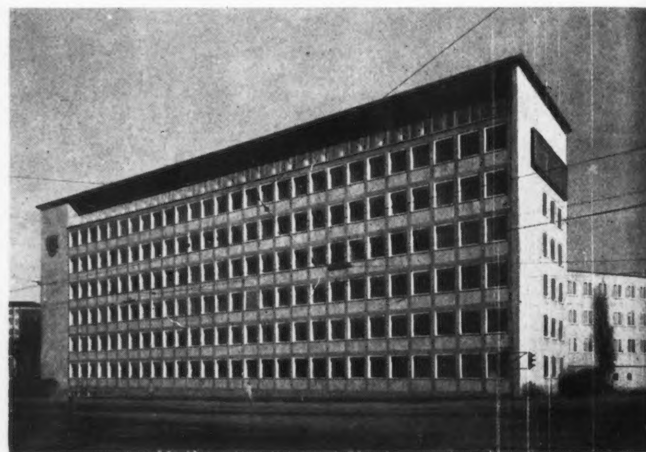
ALFRED KALMBACHER ET WALTER HOLTJE, ARCHITECTES

1 | 2
3 | 4

Ce bâtiment d'administration construit pour une Compagnie d'assurance s'élève à l'extrémité de l'axe Nord-Sud, dans un quartier de bureaux. Il est formé de deux ailes parallèles de six et trois étages reliés par les bâtiments bas de deux étages.

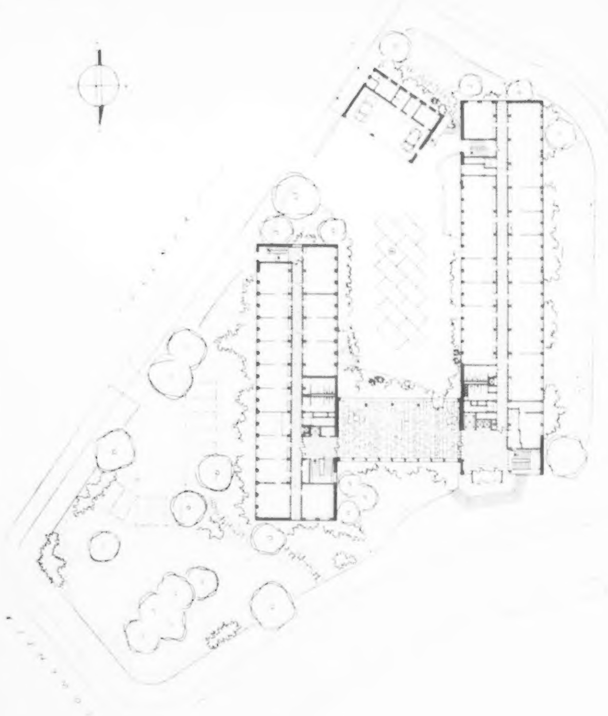
Ossature en béton armé. Isolation par éléments Ytong. Revêtements en pierres calcaires. Toiture en aluminium.

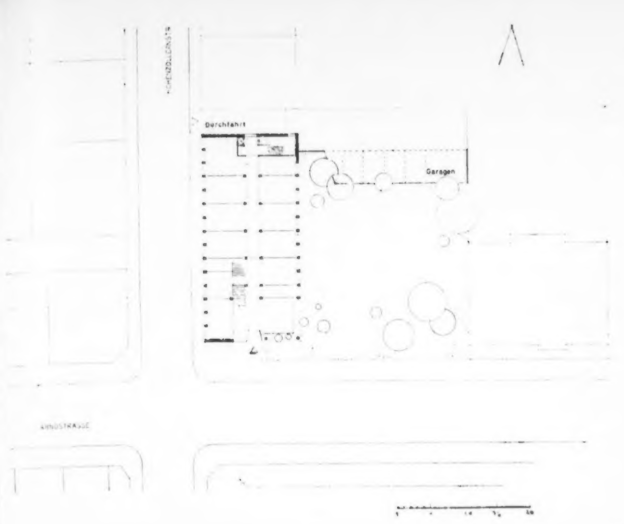
1. Vue de l'entrée principale donnant sur la voie de circulation Nord-Ouest. 2. Vue sur la voie axiale Nord-Sud. 3. Façade Est et entrée secondaire. 4. Plan d'ensemble.



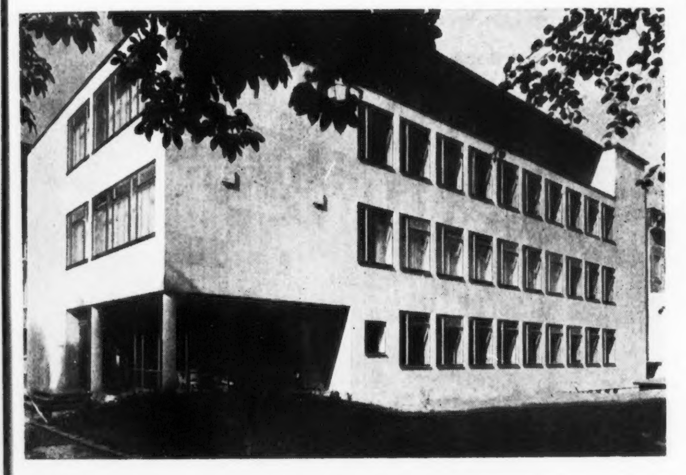
Photos Schieding







1 | 2
3 |





DORTMUND. - ATELIERS

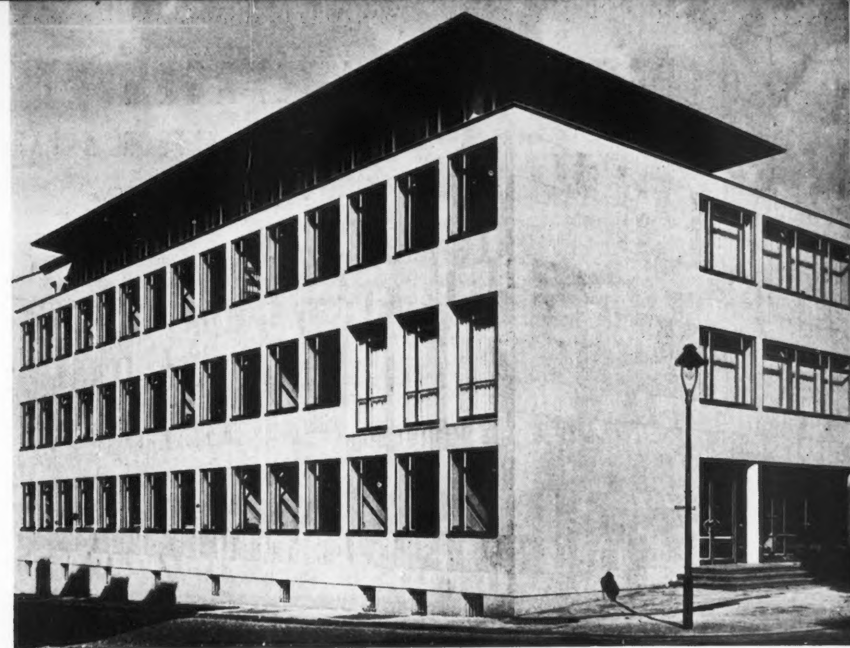
HORST RETZKI, ARCHITECTE

Situé en bordure d'une voie de grande circulation, cet atelier de réparations de la Volkswagen a été réalisé sur une trame modulaire de 6 × 6 m. Il abrite un hall d'exposition, un dépôt de pièces de rechange, des ateliers de réparation et une cafeteria.

Ossature en acier soudé. Revêtements en briques jaunes claires. Fenêtres en acier et dalles de verre.

1 | 3
| 2

1. Façade sur la route. 2. Vue intérieure du hall d'exposition. 3. Plan d'ensemble.



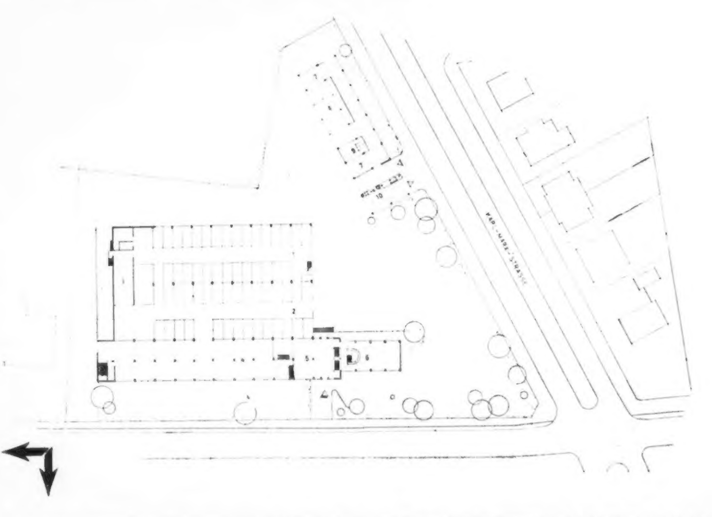
DORTMUND - IMMEUBLE DE BUREAUX

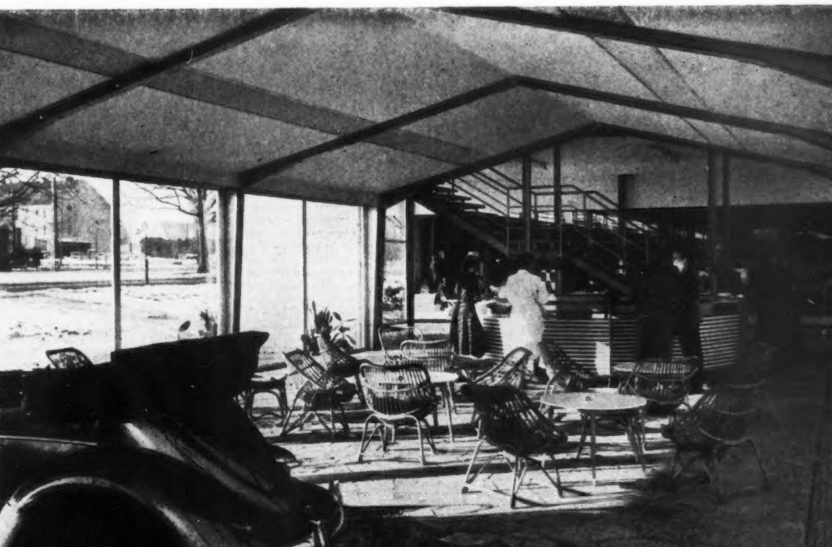
HORST RETZKI ET WALTER HOLTJE, ARCHITECTES

Reconstruction d'un immeuble d'angle pour abriter les bureaux d'une Compagnie de charbonnages. Réfectoire sous comble. Garage délimitant les espaces verts dans lesquels s'insèrent la construction.

Construction en béton armé. Revêtement en dalles de marbre. Menuiseries métalliques.

1. Plan d'ensemble 2. Façade Sud-Ouest. 3. Façade Sud-Est.





PARIS ET L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

RETOUR A PARIS PAR MAURICE ROTIVAL

Retour ? Enchantement. Le charme est toujours là.

Mais qu'a-t-on fait à Paris depuis si longtemps...

— Rien. Tout est en place...

— Alors quoi ? Les ilots insalubres ? le plan d'aménagement ? Le trafic ?

— Rien encore de décidé. Toujours des discours... L'Administration toujours peureuse, immobile, tâtillonne. La politique sans cesse changeante et incapable d'action.

— Alors, ne perdons pas notre temps : rentrons là-bas, dans ces pays neufs où la sève éclate, où les gratte-ciel montent dans le ciel, où il y a du mouvement... Des erreurs ? Certes, mais du génie créateur. Partons. Adieu !

— Mais non ! restez encore et dites-nous ce que vous feriez à notre place.

— Aucune difficulté... Surtout pas de génies (1). Des hommes simples, jeunes, d'autorité ; des hommes capables de prendre une décision sans faiblesse, de tout risquer pour la mener à bien. Des sportifs, des paysans, des maçons, des hommes d'affaires peut-être mais pas d'ingénieurs de comptables ou d'administratifs : ce n'est pas leur rôle.

— Vous reniez alors la compétence ! la connaissance ! les grandes écoles !

— Non. Mais il faut mettre tout le monde à sa place : les spécialistes aux études, les conducteurs d'hommes à l'action. Mais surtout que les premiers fassent des travaux sérieux.

— Que voulez-vous dire par là ? Les plans, les mémoires, les devis, les maquettes ne sont-ils pas des contributions sérieuses à l'aménagement de Paris ?

Si. Certains de ces travaux, comme ceux du rapport Lafay-Lopez, représentent un effort intelligent ; mais une véritable étude de la circulation dans la région parisienne semble manquer encore, alors qu'elle aurait dû être depuis longtemps entreprise. Chaque organisme responsable de l'Administration croit peut-être avoir fait son devoir ; mais l'action collective a été oubliée.

— Tout cela va changer, puisque l'on vient de nommer un dictateur à la Région parisienne : un nouveau baron Haussmann.

— Parfait. Nous ne le connaissons pas encore, et nous admettons que c'est l'homme qualifié, animé d'un désir d'action. Mais comment va-t-il travailler puisqu'il n'a pas ses propres services ? En admettant qu'il se serve avec succès de ceux des autres départements, il lui manquera encore l'organisme central d'intégration, de distribution, le cerveau enfin. On n'improvise pas une œuvre aussi considérable. Ce n'est pas sérieux. Il faut d'abord affirmer l'existence et le sens des deux forces, sans lesquels rien ne se peut mouvoir : la « pensée — ou planification », d'une part ; l' « action », de l'autre.

La « pensée » doit imaginer l'avenir, et l'étude doit s'appuyer sur les « facteurs » que sont les diverses fonctions de l'organisme complexe que constituent Paris et sa région, organisme en constante transformation.

L' « action » doit être méthodique et continue. Méthodique, par la mise en place d'une organisation nouvelle autonome.

Continue, par le rassemblement des moyens d'action financiers et politiques. Pour cela il faut des chefs ayant fait leurs preuves par leur caractère et par leur connaissance parfaite des êtres et des choses.

— Cela est bien. Mais que faire pratiquement pour Paris où la circulation devient plus que difficile ?

— L'examen du problème de la circulation ne présente au spécialiste aucune surprise : il a eu à faire face à pareille difficulté multipliée par des coefficients de trois à sept au cours des dernières années, aux Etats-Unis. Unis.

Les chiffres du trafic de Paris lui paraissent encore faibles par rapport à ceux des villes américaines moyennes. Il semble donc encore possible d'y faire face par des procédés de police, telle la signalisation électrique, d'ailleurs remarquement bien calculée et installée à Paris.

Mais les signes cliniques de la maladie sont là : la sclérose des grandes voies va s'accentuer rapidement et il faut désormais agir avec méthode pour supprimer la source du mal, et non son apparence externe. On dispose peut-être, au maximum, de trois ou quatre ans... Il faut donc agir de suite.

Qu'a-t-on préparé ?

On est surpris de constater que les études qui, en Amérique, doivent toujours précéder de une ou deux années les travaux des experts en circulation n'ont été que partiellement faites par quelques chercheurs individuels pour servir de base à des thèses parfois remarquables.

Mais il est impossible de trouver des solutions présentant une valeur scientifique en partant de données incomplètes, et trop souvent en l'absence totale d'informations.

— L'intelligence et le bon sens des architectes et ingénieurs parisiens ne peuvent-ils donc suppléer à ces longues recherches, si souvent complexes et fastidieuses ?

— Non. Pour remarquables qu'elles puissent apparaître, les solutions instinctives ne peuvent suffire lorsqu'il s'agit de lancer pour l'avenir des travaux portant sur des centaines de milliards.

D'ailleurs, les spécialistes eux-mêmes font défaut. Alors qu'aux Etats-Unis les recherches sur la circulation, le parking et l'aménagement urbain font vivre des milliers de spécialistes groupés ou non dans de puissantes sociétés d'études, ici, ce sont des architectes ou quelques ingénieurs des services des Ponts et Chaussées (surchargés par ailleurs de travaux administratifs) qui doivent faire face à la situation.

Le mal véritable n'est pas dans la congestion de la circulation ou son absorption en parkings (ce ne sont que les symptômes de vieillissement) dans la structure même de l'organisme vivant qu'est Paris, en constante modification comme tous les systèmes organiques, et dont il faut suivre et connaître les mouvements.

Il y a à ce sujet une grande différence entre le planificateur américain et l'urbaniste français. Le premier est conscient de l'existence de cette structure interne de la ville, préoccupé de connaître les éléments, équipé pour établir les bilans qui vont caractériser l'équilibre. C'est l'étude de ces bilans qui va donner au planificateur la possibilité de trouver une solution pour redonner à la ville son sens et son équilibre.

L'urbaniste français est rarement qualifié par son éducation pour prendre ce titre. Généralement architecte, il s'attache aux formes, aux volumes et à l'expression plastique du « parti ».

Certes, celle-ci est de grande importance puisque, à son tour, comme la coquille, elle va modeler la matière vivante.

Mais cette étude plastique ne peut, en aucun cas, précéder l'analyse ni même la synthèse du fonctionnement organique. Elle doit suivre les solutions et leur donner, en définitive, leur forme et leur sens structural.

Ajoutons à tout cela que l'Administration apparaît, pour un Français vivant aux Etats-Unis, comme particulièrement complexe. Une loi qui charge en général de l'urbanisme d'une grande ville des « services » ministériels préfectoraux et municipaux ne peut conduire qu'à la confusion.

Les recoupements entre les départements techniques et les multiples Commissions et Comités, sans parler des Conseils d'élus, etc., rendent difficile, sinon impossible, la solution des problèmes actuels.

Certes, la nomination d'un nouveau baron Haussmann comme Commissaire à l'Urbanisme de la région parisienne semble répondre à toutes les observations précédentes, mais un rapide examen des textes montre que cette haute personnalité est dépourvue de toute organisation. A un urbaniste américain, il paraîtrait impossible, dans de telles conditions, de commencer même à « comprendre » le schéma si complexe d'une grande métropole.

— Est-il trop tard pour bien faire ?

— Certes non, mais il faudrait essayer de penser avant d'agir. Il faudrait enfin faire de l'urbanisme à Paris et non de « l'alignement de rue ».

Il faudrait penser à la structure, à l'harmonie des fonctions, aux bilans économiques.

Il faudrait enfin que Paris veuille et accepte une nouvelle discipline de pensée et d'action. Dans les pays démocratiques, on ne peut faire de bon travail avec les seuls services administratifs. Ce n'est pas leur rôle. Ils doivent contrôler, veiller et non diriger.

Il faudrait que Paris admette aussi que l'idée d'une Europe nouvelle est en marche, que des compétitions très sérieuses ne manqueront pas de se faire jour entre les grandes cités européennes pour la primauté des rendez-vous internationaux, ce qui fut, grâce au plan Haussmann, une des fonctions essentielles de Paris, fonction sans laquelle la ville n'eut pas vécu avec le luxe dont nos pères n'ont pas été privés.

L'affaiblissement actuel ne peut manquer d'inquiéter un planificateur économiste qui recherchera la balance exacte des comptes du complexe « Paris ».

La volonté d'action doit venir du peuple lui-même, donc de son élite. Non pas celle des examens et des bureaux, mais celle de la vie, des affaires, du succès. Cette action doit s'exprimer par tous les moyens modernes, depuis la Presse jusqu'à la Télévision, en passant par les publications, les films, les maquettes, les conférences, les expositions itinérantes, l'action dans les écoles, la radio, etc.

Mais cette action doit s'appuyer sur une pensée. L'étude ne doit pas chercher à imposer la solution désirée par l'un ou l'autre pour des raisons d'amour-propre, de technique mal comprise ou d'intérêt personnel. L'étude doit aboutir à plusieurs solutions alternées exposant avec impartialité avantages et inconvénients, et surtout les conséquences dans l'ordre social et économique. Chaque solution doit être accompagnée de courbes : population, productivité, investissements divers publics et privés, niveau de vie, mouvements du revenu local, etc.

Une telle recherche ne peut être confiée qu'à un organisme à constituer, formant un « train d'études » qui va cheminer, en fonction d'une doctrine de planification organique imposée à tous et comprise par tous depuis la définition des problèmes et le diagnostic des faits jusqu'à la synthèse où l'on définira en premier lieu les objectifs. C'est en fonction des hypothèses et des divers éléments ou facteurs que surgiront les solutions alternées.

A ce moment seulement pourra-t-on passer à l'action proprement dite, sous forme d'opérations clairement définies, limitées en étendue et en intensité, et fortement charpentées.

Voilà la méthode de travail moderne dont l'application devrait permettre à Paris de sortir de ce désordre qui frappe l'étranger. Doit-on démolir les Halles ? Utiliser les Tuileries pour parquer des voitures ? Prolonger l'autostrade du Sud jusqu'à Denfert-Rochereau ? Faire riper Paris sur le Rond-Point de la Défense ? etc. Tout cela discuté à l'heure actuelle sans documentation, sans enquêtes, sans calculs précis, ne peut que susciter des passions, des oppositions féroces, des jalousies.

A tout cela opposons l'ordre, une forte discipline de pensée, une méthode, une honnêteté scrupuleuse et un dévouement total à la cause dans l'abandon de tout intérêt personnel.

---

(1) Le mot féroce de Bradley à de Gaulle : « J'ai gagné la guerre parce que j'ai su éliminer de mon état-major les hommes intelligents ; ceux-ci, il faut les enfermer à double tour dans les bureaux d'étude, à l'échelon arrière. Ceux qui vont gagner la bataille seront des hommes d'action. »

Il n'est pas inutile de rappeler que ce sont des lois de 1928-1932 qui introduisirent l'idée d'un aménagement d'ensemble de la Région Parisienne. Le projet, établi à cette époque, fut présenté au président du Conseil en 1934, soumis à une enquête publique en 1935. Il fut remanié, en fonction des observations recueillies à cette occasion, soumis à une nouvelle consultation en 1939, et approuvé en 1940.

Ce projet, appliqué jusqu'à présent, a rendu de très grands services. Il présentait toutefois un certain nombre de lacunes. La principale était constituée par un vide au centre, correspondant à la ville de Paris, dont l'étude était réservée à une étape ultérieure.

Un certain nombre de circonstances, en particulier la guerre, ont fait que l'étude relative à Paris n'a pu être suffisamment poussée dans des délais réduits. Aussi, lorsqu'en 1944 fut décidée la révision du plan d'aménagement de la Région Parisienne, le plan de Paris n'avait pas encore fait l'objet d'une procédure d'approbation.

En même temps que la révision du projet régional en étaient décidées certaines extensions territoriales. C'est ainsi que la nouvelle « Région Parisienne » comprend les départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne dans leur totalité, et celui de l'Oise pour cinq de ses cantons. Par ailleurs, des dispositions doivent définir les grandes lignes de l'aménagement de Paris.

L'étude et la mise au point du projet régional ont été prévues en deux étapes. D'une part, un projet directeur comporte un plan d'ensemble à l'échelle du 1/50.000 qui permet d'embrasser toute la région intéressée et de définir certaines grandes lignes du zonage, des circulations principales et l'emplacement d'ensembles particulièrement importants concernant les services publics ou les installations à caractère régional ou national.

A ce plan est joint un programme d'aménagement qui indique le cadre dans lequel devront s'inscrire les études complémentaires concernant soit des parties du territoire, soit des programmes d'équipement de divers caractères.

Enfin, une réglementation simple et assez souple permettra d'assurer une certaine homogénéité aux projets communaux ou intercommunaux.

L'ensemble de ce projet directeur, pris en considération le 12 janvier 1956 par M. le Ministre de la Reconstruction et du Logement, fait actuellement l'objet de consultations auprès des collectivités intéressées (Conseils généraux des quatre départements, Conseil municipal de Paris, etc.).

Son approbation pourra faire l'objet d'une procédure intéressant soit l'ensemble de la région, soit plus vraisemblablement les projets complémentaires évoqués ci-dessus, conformément aux possibilités prévues par l'article 15 modifié du Code de l'Urbanisme et de l'Habitation.

La deuxième étape comprend les études complémentaires concernant des ensembles de communes, tels qu'ils sont définis par le projet directeur. Elles sont actuellement en cours dans certaines parties de la région.

Pour Paris, et bien qu'il soit prématuré de vouloir préjuger des dispositions définitives de son projet d'aménagement, le projet régional a précisé un certain nombre de directives générales.

C'est ainsi qu'au point de vue du zonage, si tous les quartiers sont évidemment destinés à recevoir des habitations, certains devront être dotés de prescriptions spéciales permettant d'y favoriser les installations propres à en exalter la vocation historique : quartier universitaire (Quartier Latin et une partie du Marais), quartier des administrations (7e arrondissement et ses abords), quartier des affaires (centre, 8e, partie du 16e et prolongement jusqu'au Rond-Point de la Défense).

Par ailleurs, la notion d'îlot insalubre serait étendue ou remplacée par celle de zones à remodeler, comportant des ensembles d'îlots insalubres et de quartiers dont le sol est peu ou mal utilisé, et qui seraient complètement transformées.

Au point de vue de la circulation, une rocade périphérique, située sur la zone, constituerait une ceinture complète autour de Paris. Traitée avec le caractère d'autoroute, elle permettrait de relier les autoroutes ou routes nationales particulièrement importantes, d'absorber leur circulation et de permettre l'entrée et la sortie de Paris en des points choisis.

Indépendamment de cette rocade, et à niveau différent, de nombreuses radiales de liaison permettraient la pénétration facile de toutes les communes de banlieue dans les arrondissements périphériques. Elles seraient reliées par une rocade intérieure suivant approximativement le tracé des boulevards situés sur l'enceinte des « Fermiers Généraux ».

Ces deux dispositifs auraient ainsi pour but de faciliter le contournement et d'éviter l'entrée dans Paris à tous les véhicules d'origine lointaine. De même, tous les banlieusards venant dans Paris pourraient éviter de traverser l'ensemble des quartiers centraux s'ils n'ont pas le besoin de s'y rendre pour leurs affaires.

Enfin, des parcs de stationnement importants sont projetés, à proximité de deux rocades et des stations principales de métro. Leur réalisation sera facilitée si elle est cordonnée, comme prévu, avec la rénovation des quartiers à remodeler.

La date récente de prise en considération du projet régional, son examen actuel par les collectivités, font qu'il n'est pas possible pour l'immédiat, de procéder à la diffusion de documents précis. *On peut espérer néanmoins que des renseignements plus complets et notamment des plans pourront être publiés dans quelques mois.*



PARIS **Plan de constat des sols libérables.**

Nous donnons ici et en pages suivantes, en illustration de l'article de Raymond Lopez : « Problèmes de Paris », des documents graphiques qu'il a établis en 1954. Ces documents figurent dans le rapport présenté par le Président Bernard Lafay au Conseil Municipal de Paris le 18 décembre de cette même année. Ils ont été publiés également dans la brochure « Solutions aux problèmes de Paris » éditée sous les auspices du « Comité du Nouveau Paris », tome I : La circulation. Nous prions nos lecteurs de se reporter au compte rendu que nous en avons donné (voir A.A. n° 58, février 1955, pages V et VII).

En pages suivantes, esquisse d'un Plan Directeur.





PROBLÈMES DE PARIS

PAR RAYMOND LOPEZ

Aucun des problèmes que pose Paris, capitale, ne devrait être examiné autrement qu'en fonction du triple point de vue de :

Paris dans l'Etat : problème gouvernemental ;

Paris dans sa Région : problème supra-préfectoral ;

Paris en lui-même : problème municipal.

Hélas !

Du point de vue national, Paris n'a jamais intéressé aucun Gouvernement depuis celui de Napoléon III.

Du point de vue régional, les frontières départementales ont jusqu'à ce jour empêché toute coordination des problèmes et toute solution d'ensemble ; la création du Commissariat Général à la Région Parisienne représente le premier effort sérieux entrepris pour faire disparaître ce dramatique état de chose.

Du point de vue municipal, notre Assemblée Parisienne est trop politisée et de ce fait trop divisée pour prendre des décisions en matière d'urbanisme.

D'autre part les habitants de notre ville ne secondent nettement pas leur Conseil Municipal, ne portant eux-mêmes aucun intérêt véritable à l'évolution de leur cité dont leur vie physique, économique et sociale dépend cependant entièrement.

Il n'apparaissait pas, il y a quelques mois encore, que la population parisienne ait le moindrement pris conscience de la gravité du cas de Paris.

La difficulté de circulation qui touche les milliers d'utilisateurs de voitures a créé un climat que révèlent de nombreux articles de presse, climat dont il faut au plus tôt profiter pour que soient posés les vrais problèmes et trouvées les vraies solutions.

Le problème de l'habitat semble intéresser davantage la population parisienne, mais au fond ne lui portent intérêt que les vraies victimes, encore qu'une partie même de celles-ci, qui logent dans les taudis, est chloroformée par l'habitude ou par le désespoir et ne réagit que très peu devant sa lamentable situation.

Il n'existe pas véritablement de courant de forces venant des parisiens et nous craignons que demain ne soit pas encore le jour où l'on verra, dans Paris, des foules d'hommes, de femmes et d'enfants défilant sur les boulevards, portant des banderolles sur lesquelles serait écrit l'équivalent de ce que nous avons pu voir en Angleterre « We want our Town-Plan ».

Et du côté des intellectuels, ou prétendus tels, qui eux, en général, souffrent peu de cette crise aiguë, la prétention, soigneusement entretenue par les éducateurs et la presse, leur fait regarder leur ville à travers ces slogans d'images d'Epinal : « Paris, Première Ville du Monde » — « Paris, Capitale de l'Occident » — « Paris, Ville Lumière » — etc., etc., et de penser que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes puisque nous avons bâti Notre-Dame — puisque nous avons pris la Bastille — puisque nous avons notre Place de la Concorde — puisque nous remontons nos Champs-Elysées.

Avons-nous réfléchi sur combien de lieux peut s'appuyer notre vanité citadine et comme me le demandait un jour Jean-François Gravier, « Lorsque nous voulons éblouir de nos amis étrangers ou provinciaux, combien d'arrondissements de Paris nous est-il possible de leur faire visiter ? »

Et puisque toujours la responsabilité est affaire de chefs, c'est vers l'Etat, que les Gouvernements incarnent, qu'il nous faut nous tourner en premier pour savoir si le sort de Paris l'intéresse et avec lui celui de nos Provinces qu'un pouvoir centralisateur à l'extrême a fait totalement dépendre du premier.

Un rapide examen des conditions dans lesquelles se développe la construction à travers la France, amène à conclure que l'anarchie règne encore dans l'aménagement du Territoire et que l'Urbanisme est bafoué avec une puissance de mépris dont les responsables de notre Urbanisme national ne semblent que peu ressentir l'injure.

Les points les plus touchés sont les sites touristiques et particulièrement notre littoral méditerranéen qui, dans moins de dix ans, sera définitivement perdu par des lotissements autorisés de magnifiques propriétés ou forêts en lots de 150 à 1.000 mètres carrés ; opérations criminelles qui ne profitent qu'aux lotisseurs achetant des terrains quelques sous du mètre carré pour les revendre jusqu'à 4.000 francs grâce au caractère minuscule des lots qui peuvent ainsi trouver plus facilement acheteurs.

La région parisienne qui atteindra bientôt 60 kilomètres de diamètre de banlieue-type, à peine supérieure à ce que nous avait donné la floraison des pavillons Loi Loucheur remplacés actuellement par les pavillons Courant, et au milieu de laquelle seuls quelques grands ensembles ou groupes résidentiels issus de la politique du Ministre Claudius Petit, émergeront en taches de verdure qui feront encore mieux ressortir l'ignominieux saupoudrage de nos beaux paysages d'Ile-de-France par les « coquettes » et disparates petites maisons individuelles.

Enfin Paris, dont les dernières chances de survie s'amenuisent chaque jour, où les alignements de rues se terminent ; où les ilôts sur tous côtés se referment ; où les derniers espaces libres se dépècent, et que tout espoir de sauver sera vain après encore quelques années de construction accélérée.

Moi, architecte, qui devrais me réjouir de l'annonce de la mise en chantier de 300.000 logements par an dont une part importante pour Paris et sa région, je suis saisi d'angoisse quand je songe au désordre qui préside à l'implantation des immeubles nouveaux et que ne guide aucune idée d'ensemble puisque Paris et la Région parisienne restent privés de Plan-Directeur.

Que vaudront dans le temps ces efforts fragmentés et sans aucun lien entre eux, liens économiques, liens sociaux, liens de circulation, en un mot lien d'Urbanisme, que sont :

La Zone Verte « couronne de verdure », en elle-même excellente, mais que les frontières communales empêchent d'être la véritable liaison de Paris et de sa Banlieue.

La suppression des ilôts insalubres et la construction, sur leurs emplacements de logements nouveaux, sur des plans étudiés ilôt par ilôt dans les limites des voies qui les bordent actuellement comme des petites murailles de Chine.

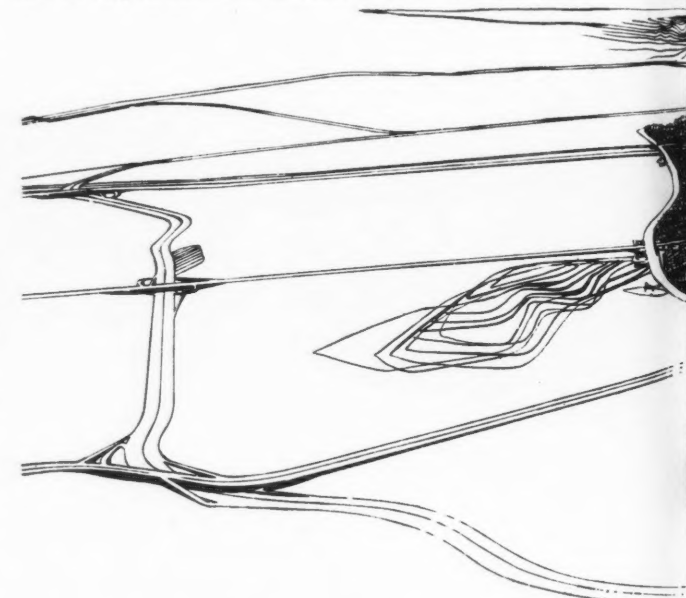
La construction privée qui se développe à travers nos quartiers semi-périphériques, le long des voies d'ilôts non remodelés, à l'aide de vieux règlements de voirie faits essentiellement pour la construction le long des rues et qui créera rapidement une situation en tous points semblable à celle du centre congestionné de notre capitale.

Les projets de type spectaculaire : celui du centre d'affaires de Courcelles-Batignolles qui déplace de moins de 800 mètres vers l'Ouest, les foules d'employés et les embouteillages du quartier Saint-Lazare, ou mieux peut-être ajoutent à ceux-ci, leurs propres foules et leurs propres embouteillages.

Celui de l'aménagement du Rond-Point de la Défense, qu'un très beau projet de Palais des Expositions fait surgir, opération urbanistique dont personne ne peut dire si elle est heureuse ou non pour Paris, car aucune étude sérieuse n'en fut faite du point de vue de l'avenir de la capitale et qui permet la relance de l'idée insensée du prolongement des Champs-Elysées jusqu'à Saint-Germain (pourquoi pas jusqu'à New-York ?).

Entrée monumentale de Paris ; grand axe Est-Ouest de la capitale prolongeant les Champs-Elysées ; urbanisme triomphal pour la réalisation duquel certains ne craignent pas d'appeler à leur secours notre quelquefois grand poète Claudel qui lui, voyait ériger au sommet de l'antique Butte Chantecoq, aujourd'hui Rond-Point de la Défense, le Monument aux Héros de 1914-1918 dont il disait « C'est le monde entier qui a besoin de cette borne et de cet autel ».

Comme si le monde entier et nous-mêmes, au moment où nous devons tant faire pour que la France survive à elle-même, avions besoin par un nouveau Monument commémoratif, d'ajouter à partir de l'Arc de Triomphe du Carrousel, et après l'Arc de Triomphe de l'Etoile, un Arc de Triomphe de la Défense qui précédera le futur Arc de Triomphe de Saint-Germain, celui de Pacy-sur-Eure, celui de Deauville aussi... pourquoi pas.



Ah que voilà de belles victoires à venir et comme tout cela n'est pas sérieux et manque de vraie grandeur.

Et cependant, en nous limitant au « Paris en lui-même », sur les problèmes duquel nous avons eu à nous pencher lorsque Monsieur le Président du Conseil Municipal Bernard Lafay nous a demandé de contribuer avec lui aux travaux du Conseil Municipal, que de possibilités s'offrent à nous de lui redonner la vie qu'il perd chaque jour.

Paris, création continue comme toutes celles d'organismes vivants, évolua tout d'abord dans des limites imprécises dont se dégagèrent peu à peu, au cours des siècles, des cadres et des impératifs plus ou moins stricts.

Durant ces siècles de mouvance, les seules contraintes de l'évolution de notre capitale furent les conditions géographiques : l'existence des collines et des vallées : plaine de Grenelle, plaine de Vaugirard, de Montparnasse, de Montrouge ; vallées de la Bièvre, de la Seine ; montagne Sainte-Geneviève ; collines de Montmartre et de Belleville, etc.

Aussi les conditions économiques, Paris s'affirmant comme passage du flux des forces naissantes du monde occidental, et enfin les conditions stratégiques que l'Histoire illustra au cours des siècles.

L'axe primitif Nord-Sud de la composition de Paris, bascula lors de l'enfantement de l'unité française ; et alors s'affirma un axe Est-Ouest moins logique certainement, mais somptuaire et triomphal, tout au long du fleuve, exprimant la volonté royale dans le choix de ses demeures : Bastille, Arsenal, Louvres.

On vit alors se former un noyau de cristallisation qui s'allongea sur cet axe Est-Ouest, jusqu'à la rencontre des obstacles géograpiques constitués par la Seine et le Mont-Valérien, la Colline de Chantecoq (Rond-Point de la Défense) dont nous parlons plus avant et qui groupa les châteaux les résidences, les hôtels particuliers, les jardins et les prolongements commerciaux de ces aristocrates demeures, au long des rives de la Seine.

Ce noyau se développa, se solidifia, particulièrement au temps d'Haussmann, et il a encore devant lui, vraisemblablement, quelques siècles d'existence ; il serait, à notre avis, illusoire de le vouloir radicalement transformer, il semble possible de l'améliorer.

Tout autour de ce noyau cristallisé, sur ses franges dirons-nous, se constituèrent, en même temps, de petites cristallisations partielles englobant cette fois, les anciens villages de Grenelle, de Vaugirard, de Charonne, de Belleville, etc., mais laissant entre elles des intervalles non bâtis dont on retrouve encore de nos jours les traces.

De ces deux modes de formation de notre capitale, résultent un déséquilibre et une désharmonie qui frappent.

Or si nous ne pouvons plus construire ou presque à l'intérieur de ce noyau désormais bien fixé, nous pouvons encore le faire sur les cellules dont la cristallisation n'est pas terminée en tentant de donner un sens à leur développement.

Un urbanisme réaliste peut s'exprimer en ces « intervalles » où les possibilités sont encore extrêmement grandes.

Il suffirait, ce avec quelque courage d'ailleurs, d'opérer la libération du sol insuffisamment ou mal occupé ; pour ce faire, l'action devrait porter sur :

— l'éloignement de Paris de tout ce qui est nuisible ou non indispensable : entrepôts, construits ou non, demeurés là où ils n'ont plus de raison d'être (plusieurs centaines d'hectares sont ainsi occupés par des dépôts de bois, de charbon, de ferraille, de fonte, de pavés, etc).

— Halles, Abattoirs, Garages de la R.A.T.P. ou messageries privées.

— usines à développement sporadique progressant hangar par hangar, au centre de cours ou de jardins que bordent des immeubles d'habitations, et dont certaines sont insalubres ou dangereuses (l'usine à gaz de la Villette occupe 20 hectares).

— centres hospitaliers de chroniques et hôpitaux psychiatriques, voire asiles de vieillards.

— espaces occupés par la S.N.C.F. (450 hectares), alors que les gares



qui avaient été primitivement construites à la périphérie de la capitale se trouvent maintenant solidement implantées presque en son centre.

— immeubles classés insalubres ou qui, non encore classés, devraient être en fonction de nouveaux critères, les premiers choisis étant infiniment trop faibles.

— immeubles de faible hauteur (moins de 4 étages) et en très mauvais état (la notion d'âge-limite des immeubles devrait entrer en ligne de compte).

Ces simples critères permettraient de libérer une surface de sol considérable que nous avons déterminée à l'aide de documents officiels et qui, exprimée en teinte claire sur nos schémas, surprendra ceux qui pensent qu'il ne reste plus un pouce de terrain à construire à l'intérieur des limites de Paris.

Sur ces terrains il est possible de créer de nouvelles cellules urbaines vivantes sus la forme d'unités de voisinage, par regroupement d'îlots remodelables, unités qui pourraient abriter 6 à 10.000 habitants, réunies elles-mêmes en quartiers autour de points de cristallisation primitifs.

Enfin les quartiers ainsi constitués de façon rationnelle, reliés au noyau central, le continueraient vers les banlieues qui devraient être le prolongement organique naturel de la Cité.

Ainsi au développement dépassé et devenu arbitraire sur l'axe Est-Ouest qui ne peut se prolonger sans fin, serait substitué un développement d'ordre biologique que nous avons tenté d'exprimer dans notre esquisse de plan directeur.

De celui-ci nous ne pouvons, dans le cadre de cette étude, exprimer toutes les suggestions.

Celles qui intéressent la circulation n'ont jamais été dissociées de celles qui intéressent l'habitat. Elles visent à empêcher et les traversées de Paris, et la pénétration en son centre des véhicules qui n'ont rien à y faire et tentent de mieux répartir ceux qui y doivent obligatoirement accéder, par la création de rocades périphériques et internes à trafic rapide, destinées à recueillir les courants venus de la province et à les faire éclater soit vers le centre, soit vers les nouveaux quartiers périphériques.

A l'intérieur de ces derniers, les voies de circulation soigneusement différenciées :

— voies pénétrantes reliant rapidement la rocade périphérique à la voie circulaire intérieure.

— voies de dessertes des quartiers périphériques reliant les nœuds d'éclatement aux centres des quartiers et ceux-ci à leurs prolongements de banlieues.

— voies de dessertes internes des unités résidentielles, à bouclage terminal (voies de circulation peu dense et lente et voies de cheminement de piétons).

— enfin, les parcs d'autos.

résoudraient les problèmes de circulation et de stationnement.

Notre étude insiste tout particulièrement sur ce qui peut être entrepris dès à présent sur des terrains libérables, à l'intérieur ou par regroupement d'îlôts remodelables et traite beaucoup moins du centre spectaculairement encombré de Paris.

C'est en cela qu'il est, à notre avis, raisonnable car, délaissant momentanément ce qui est perdu, il tente de sauver ce qui est encore sauvable et procède, pour ce faire, de l'extérieur vers l'intérieur.

La remodélation du Paris périphérique, permettrait, par le relogement des habitants et d'un grand nombre d'activités commerçantes et administratives du centre de Paris, d'entreprendre ultérieurement la radicale transformation de ce dernier.

L'acte chirurgical héroïque serait ainsi précédé d'une préparation thérapeutique indispensable.

Sur la plan de la Région parisienne, le même processus préparatoire devrait être appliqué, pour que puisse être un jour détruit l'immonde gangue que constitue, pour Paris, sa proche banlieue.

Il aura fallu à une France exangue, moins de quinze ans pour remettre en état 1.000.000 de logements endommagés et reconstruire 450.000 totalement détruits.

Parallèlement à cette tâche menée à bien, ces cinq dernières années ont vu la construction de 740.000 logements nouveaux.

Et nous n'oserions pas aborder les Problèmes de Paris ! ! ! Ceci est proprement impensable.

Dernière heure. — Nous sommes heureux d'apprendre que seront présentées, au Conseil Municipal, dans sa session de mars, les propositions de réglementation de hauteur, qui permettront, dans toute une zone parisienne dont les limites sont identiques à celles que nous avons déterminées, ce que le Commissaire Général appelle, fort justement, « la reconquête de Paris ».

Si ces mesures sont encore fragmentaires et ne participent pas d'un plan directeur de la capitale, elles ont le mérite, par l'ampleur des opérations qu'elles peuvent susciter, de rendre indispensable l'élaboration d'un plan directeur.

UN MYTHE : LE PLAN DE LA RÉGION PARISIENNE

PAR MICHEL ECOCHARD

Les hommes de notre temps, pris par le problème hallucinant de l'accroissement des villes ont eu besoin de se vouer à des divinités salvatrices nouvelles. L'urbanisme en est une. Malheureusement, la parole et l'écrit étant plus faciles que la technique, le terme « urbanisme » ne sert trop souvent qu'à cacher des promesses vagues et à excuser l'inertie des hommes qui se réfusent à faire l'effort de synthèse que cette technique exige.

On parle du plan Lafay, on parle du plan de la Région Parisienne. Le grand public pourrait donc croire que le problème est réglé, que sur des directives précises, l'ensemble de cette immense agglomération va pouvoir enfin se développer logiquement, se décongestionner aux points nécessaires, déverser son surplus de substance industrielle et intellectuelle sur la province. La vie tendant ainsi à devenir normale, l'homme ne perdrait plus des heures en vaines circulations, la mère ne se tuerait plus de travail dans les maisons du siècle dernier, les enfants auraient des parcs pour s'ébattre...

Eh bien, non. Les plans actuels ne permettent rien de tout cela — parce que les études sont insuffisantes et insuffisamment basées sur l'équipement du territoire — parce que les plans ne sont pas assortis de moyens d'exécution, parce que Paris qui ne forme qu'un tout avec la Région parisienne, en est, pour des susceptibilités administratives, séparé par des limites d'un autre temps, parce que le jeu politique dans ses combinaisons infinies vient se superposer arbitrairement aux besoins des hommes.

Il existe pour étudier la Région parisienne un service d'aménagement, qui en principe coordonne toutes les études sur Paris et la banlieue. Ce service fonctionne très peu comme organisme d'étude n'ayant ni les personnalités, ni les moyens pour conduire de semblables travaux, mais règle les problèmes par d'innombrables commissions où, à défaut de plans, l'opinion des personnes administratives et politiques trouve dans la discussion les solutions techniques. Ce bureau qui devrait être le cerveau de toute la Région parisienne et l'organisme de coordination de la vie et des déplacements de plus de 6 millions d'habitants, a une organisation de travail inférieure à une affaire commerciale moyenne.

Il existe pour étudier Paris, les Services de la Préfecture de la Seine — mais qui ne comportent pas d'urbaniste. N'y sont faites que des études d'alignement par les ingénieurs voyers.

M. Lafay a bien confié à un architecte la mise au point d'une esquisse de Paris, mais que peut sans une forte équipe un architecte privé — aussi capable soit-il — pour résoudre un problème de cette envergure.

Toutefois, la nécessité de coordonner les différentes études pour Paris et sa Région s'imposait, et tandis que des moyens plus importants étaient donnés aux bureaux d'études de la Région parisienne, un Commissariat Général à l'aménagement de cette région était constitué l'an dernier.

On pouvait donc espérer une reprise sérieuse des études et tirer bénéfice d'une coordination qui jusqu'ici avait fait défaut.

Or nous constatons que ce Commissariat Général est intéressé avant tout au problème du logement : louable activité s'il en est, mais satisfaction surtout à une pression politique immédiate. On retarde ainsi la résolution d'ensemble du problème des logements lié à celui des transports et des espaces verts, en construisant par exemple, comme on le fait actuellement, sur la « ceinture verte » de Paris. Concession démagogique au « choc psychologique » qui veut par exemple que l'on commence demain le chantier qui durera trois ans, tandis qu'étudié en trois mois, il eut été réalisé en six. Ainsi l'action de ces services, malgré l'augmentation des moyens matériels et des armes administratives de liaison, reste inopérante, car l'état d'esprit n'a pas changé. L'urbanisme est toujours étudié par dossiers et la mémoire de l'homme n'en peut plus faire la synthèse, tandis que les procédés graphiques, par la visualisation des problèmes permettraient d'en assimiler la substance.

L'urbanisme, précédemment dans les mains d'agents voyers ne traitant qu'en termes « bordures de trottoirs » ou « égouts », devient aujourd'hui affaire de clercs — tandis qu'il devrait être affaire de techniciens spécialisés gardant encore toute l'imagination requise pour trouver les solutions nouvelles qui s'imposent.

Le M.R.L. a bien confié à des architectes privés des études d'aménagement. Ils y sont mal préparés et insuffisamment informés des questions sociales. A côté d'eux, des docteurs en Droit ou des financiers qui se croient urbanistes parce qu'ils ont un diplôme de l'Institut d'Urbanisme de l'Université... Or, cet Institut, jusqu'à ces dernières années, ignorait la Charte d'Athènes. Ainsi, dans cette administration, on trouve peu de vrais urbanistes — comme il en existe —, mais des agents voyers, des architectes non spécialisés, des juristes, des préfets et des conseillers d'Etat.

Et pourtant, ces services travaillent. Une documentation considérable a été réunie, des dossiers volumineux ont été amassés sur chacune des communes, des arrêtés et des projets d'alignement faits et proposés. Mais je crois pouvoir extrapoler sur les constatations que j'ai faites lorsque j'ai travaillé pendant 6 mois en 1953 pour la Région Sud, en disant qu'il n'existe pratiquement pas pour la Région parisienne de plans d'aménagement de communes revêtus de toutes les sanctions administratives, qui permettraient de fixer des programmes de travaux, de connaître très exactement les zones constructibles, l'emplacement et la masse des bâtiments publics à créer, les réserves de verdure et les parcelles pouvant être expropriées pour la construction.

Le plan nouveau, me disait un haut fonctionnaire responsable doit assouplir le plan Prost. Mais comment ce plan Prost aurait-il pu être compromettant. Il ne comportait, à l'exclusion de rapports justificatifs, qui auraient traité des problèmes économiques sociaux et financiers, que des planches de plusieurs couleurs indiquant les zones urbaines, et les zones non affectées, c'est-à-dire, celles que l'on pouvait, sur interventions affecter à telle ou telle utilisation. Nous nous trouvons donc devant le néant, plus de plan Prost, pas de plan nouveau.

Et pourtant s'il est une ville au monde que l'urbanisme pourrait sauver, c'est bien Paris. Y a-t-il dans la géométrie des nations qui couvrent notre planète un autre pentagone qui doive son organisation et sa vie totale à la capitale qui en est le centre ? Aucun point de la surface qui n'y soit totalement lié et qui n'y prenne sa vie. Unité terrible que celle de cette ville et de tout ce pays. Unité qui renforce le centre, mais détruit à distance la périphérie. Nous n'avons pas soulevé ce problème, le plus grave de Paris, pour le résoudre ici, mais pour montrer combien, plus que partout ailleurs en Europe, l'équipement du territoire était la seule voie pour accéder au problème de Paris.

Ceci postule que l'urbanisme chez nous doit être affaire d'Etat, parce qu'à ce niveau seulement, les problèmes complexes qu'il comporte peuvent être dominés par dela les intérêts limités de chaque particulier, et même de chaque commune ou chaque ville.

Ce défaut de vue d'ensemble et de technicité, cette dispersion des efforts ont faussé l'urbanisme de la Région parisienne où l'on a dès le départ confondu *plan de zoning* et *plan directeur*.

Pratiquement le plan de la Région parisienne tel qu'il est présenté est un plan de zoning. Or le plan de zoning n'est uniquement qu'une transcription grapique des mesures à prendre pour appliquer un plan d'aménagement. Mais faut-il encore que ce plan existe. Puisqu'il n'existe pas, afin de faire œuvre constructive nous allons essayer de le définir. D'abord négativement en disant qu'il n'est pas un plan de circulations, pas un plan d'habitat, pas un plan de zones vertes, pas un plan social, mais la conjonction de tout cela. Puis constructivement, en disant qu'il doit être, non une esquisse générale d'une région que l'on met au point par l'étude de détail des communes englobées, mais une série d'allers et retours, allant de l'esquisse générale aux études de détail pour revenir à la vue d'ensemble qui sera alors seulement le plan directeur.

Dans la première méthode le plan directeur sera très vite caduc car les difficultés de mise au point de détail rendront son application impossible. Dans le deuxième cas, il pourra, avec quelques études supplémentaires de détail, se transcrire immédiatement sur le sol. Mais ceci demande toute une organisation technique nouvelle que je n'ai malheureusement jamais vue en France. On me répondra que les besoins sont urgents et qu'il faut agir immédiatement. C'est déjà ce qu'on disait en 1946 au moment où je partais au Maroc. Qu'a-t-on fait depuis ? un simulacre de plan directeur inutilisable et qui ne résoudra aucun des problèmes existants et à venir.

Sans vouloir comparer la France au Maroc, ni Paris à Casablanca, je voudrais tout de même dire que, dès cette date (1946) j'avais pu créer de toutes pièces, au sein du Protectorat, un Service d'Urbanisme composé principalement de techniciens d'étude, et que j'ai pu ainsi faire établir, pour Casablanca, un ensemble de plans d'aménagement qui sont en application sur le terrain depuis 1950 et qui représentent un tout coordonné plus important que ce qui existe pour toute la Région parisienne. Ces plans sont évidemment partie intégrante d'une étude préliminaire d'équipement du Territoire portant sur l'ensemble du Maroc et ses relations internationales. J'ajoute que l'ensemble de la zone d'extension constructible de Casablanca fut étudiée au 1/2 000, puis ensuite au 1/1 000, ce qui permet toutes les réalisations d'égouts, voirie, jardin et localisation des espaces communs et bâtiments publics. Au contraire, la majorité des plans qu'il m'a été donné de voir à la Région parisienne ne dépassent pas le 1/5 000.

Il nous a fallu trois ans, avec une équipe de 8 personnes, pour mettre au point cet ensemble de Casablanca, avec tous les détails qu'il comporte, et faire prendre tous les dahirs (décrets) permettant son application sur une zone de plus de 40 km de long.

En ce qui concerne Paris, il serait vain de ma part de proposer un plan ou des solutions de détail. Tout ceci ne pourrait qu'ajouter à la confusion qui règne actuellement et je sais trop combien les problèmes changent de face lorsqu'une étude sérieuse nous a permis d'en faire le tour. Parlons donc seulement de la manière dont il est encore temps d'entreprendre le travail.

Je pense que pour Paris il faudrait créer, sous l'égide d'un technicien unique, urbaniste et architecte (l'urbanisme est à trois dimensions) une équipe attachée entièrement au service de l'Etat. Des sociologues et des économistes, réorganisant rapidement la masse des documents dispersés, feraient très vite le point d'un problème actuellement liquéfié. Des législateurs prépareraient les textes nécessaires pour créer des unités administratives compatibles avec l'organisation du sol et rédigeraient les lois d'application et principalement celles permettant la libération du sol urbain.

Des urbanistes de formation technique — architectes ou ingénieurs — chercheraient graphiquement une solution aux problèmes d'aménagement, s'appliquant par leur imagination à résoudre dans les limites financières possibles, les problèmes posés par les économistes et les sociologues. Cette équipe pourrait comporter une quarantaine de personnes. Elle serait à même de fournir en deux ans le véritable plan d'ensemble de Paris dans ses limites géographiques actuelles, mais après un an, une esquisse pourrait être présentée qui permettrait déjà d'orienter les premiers travaux à entreprendre et de commencer les premières discussions de principes. Ceci n'implique évidemment pas de stopper pendant ce temps les travaux commencés. Il serait nécessaire, quelque soit le regret, que notre esprit cartésien pourrait en avoir, de fixer dès le début, les projets à inclure au départ dans le plan et les zones à ne pas changer ; zones où l'on pourrait, sans inconvénient majeur pour l'avenir des plans, entreprendre immédiatement des constructions nouvelles.

En vous proposant d'attendre deux ans la sortie du plan de Paris, je vous propose de gagner du temps.

Restons-en au plan actuel, et dans dix ans nous en serons toujours là.

LONDRES

PAR ERNO GOLDFINGER

Onze ans après la guerre, Londres porte toujours les cicatrices des bombardements et des quartiers entiers du Centre sont encore en ruines. Un tel état de choses s'explique par une multitude de raisons :

I. — LA TRADITION

A l'encontre de la plupart des grandes villes européennes, Londres n'a pas été construit à partir d'un noyau unique. Depuis le Moyen Age, deux villes ont grandi côte à côte, chacune possédant sa vie et ses fonctions propres : la ville de Londres et la ville de Westminster. La première, la ville des commerçants, le port, la fenêtre ouverte sur le monde extérieur ; la seconde, la cité du Roi, de son administration et de ses Chambres. Autour de ces noyaux, des faubourgs et de petites communes se développèrent, chacune ayant sa vie et sa fonction propres. Lorsque les deux centres débordèrent de leurs limites (au cours du XVIII[e] siècle), ils engloutirent une commune après l'autre, un faubourg après l'autre, ainsi que les districts ruraux environnants.

Contrairement aux villes fortifiées du continent qui s'étendirent en zones concentriques, le développement de Londres fût très irrégulier ; la ville étendait ses tentacules industrielles et commerciales le long de la Tamise à l'Est, le long des affluents de cette dernière au Nord et au Sud, tandis que les quartiers résidentiels se développaient vers la banlieue Nord et Ouest et que les habitations des gens de la Cour et de l'Administration se groupaient autour de Westminster, à Mayfair, Belgravia et Kensington.

Vingt-huit des faubourgs et communes périphériques, ainsi que la cité de Westminster, furent incorporés au Comté de Londres (L.C.C.) en 1888, formant ainsi une unité administrative à l'intérieur de laquelle ils gardaient une autonomie locale considérable, préservant leurs caractères spécifiques. La cité de Londres, exclue de ce nouveau comté, forme jusqu'à ce jour une entité administrative dirigée par le Conseil municipal, et s'appuyant sur ce qui reste de ses guildes : les Corporations de la Cité de Londres. Le cœur de Londres est donc administré par une institution qui ne représente pas tous ses habitants, mais seulement les intérêts des banques, compagnies d'assurances, compagnies de navigation, etc.

La croissance de Londres n'a jamais cessé, la ville dévorant des surfaces toujours plus vastes et couvrant enfin un territoire de 30 milles de large. Ce territoire n'est pas une entité administrative et, par conséquent, le concept de « Londres » n'existe pas de ce point de vue : la Cité, le Comté (L.C.C.) et le reste de l'agglomération de Londres — celle-ci s'étendant dans cinq ou six des comtés environnants — sont entièrement indépendants.

Les différentes activités restent localisées dans certaines zones de l'agglomération et, tandis que la Cité représente toujours les activités que nous venons d'indiquer, elle a été si complètement désertée par ses habitants que la population ne dépasse pas, la nuit, 2.000 habitants, tandis que le jour un million de personnes y travaillent. Les services administratifs des grandes corporations industrielles ont émigré vers l'ouest et se sont groupés autour de Whitehall, ce qui montre l'interdépendance étroite existant entre le gouvernement et l'industrie. Par ailleurs, la croissance des faubourgs Nord et Ouest en tant que quartiers résidentiels « chics » a entraîné le déplacement du commerce de luxe de la Cité vers des quartiers nettement délimités tels que Oxford Street et Mayfair d'une part, Kensington, High Street et Knightsbridge d'autre part.

II. — LA MULTITUDE DES SERVICES D'URBANISME

Lorsque, pendant la guerre, apparut la nécessité impérative d'un plan directeur, trois plans furent jugés indispensables pour l'agglomération de Londres :

1) Le plan de la ville de Londres ;
2) Le plan du Comté de Londres ;
3) Le plan du « Plus Grand Londres ».

L'administration de ces trois plans reste confuse, bien qu'une certaine coordination ait été observée pour leur élaboration. Le Comté de Londres assume actuellement la charge de son propre plan et de celui de la Cité, celle-ci gardant cependant certains pouvoirs sur le sien. Quant au plan du « Plus Grand Londres », il n'a pas de service administratif à proprement parler, en dépit de son importance pour la réussite des plans de la Cité et du Comté de Londres.

La mise en œuvre de ces plans s'est avérée encore plus compliquée. Pour citer un exemple : pour le quartier qui a été presque entièrement détruit — le quartier de Barbicane — il n'existait pas moins de trois plans : l'un établi par le service compétent, à savoir le Conseil général du Comté, l'autre par les urbanistes de la municipalité de Londres et leurs conseillers et le troisième par un organisme privé se composant d'habitants soucieux du bien-être public qui avaient engagé comme urbaniste-conseil un troisième architecte. Sans vouloir discuter des mérites respectifs de ces plans, il nous semble assez extraordinaire de constater qu'un grand secteur au cœur même de la métropole se trouve encore à l'abandon onze ans après les bombardements.

III. — POLITIQUE GOUVERNEMENTALE APRES LA GUERRE

A la fin de la guerre, le gouvernement décida de contrôler la reconstruction nationale. Ce contrôle portait sur la reprise de l'industrie et la création de ce que l'on appelle maintenant le « Welfare State ». Pour y parvenir, un ordre de priorité très strict fut défini. Dans la pratique, les centres commerciaux des villes devaient être laissés dans leur état actuel (bombardé ou non) et les efforts de développement devaient se concentrer sur les établissements industriels d'une part, les écoles et les habitations de l'autre. Tandis qu'une part considérable des ressources nationales fut investie dans les nouveaux services de Sécurité sociale et d'autres institutions sociales, certains autres secteurs de l'activité nationale, tels que les chemins de fer et les transports routiers furent négligés. Il en résulta, tant à la campagne que dans les villes, un état des routes désastreux, surprenant dans un pays qui a la meilleure industrie automobile, produit plus d'un million de voitures par an et dépend de ses transports routiers plus qu'aucun autre pays d'Europe.

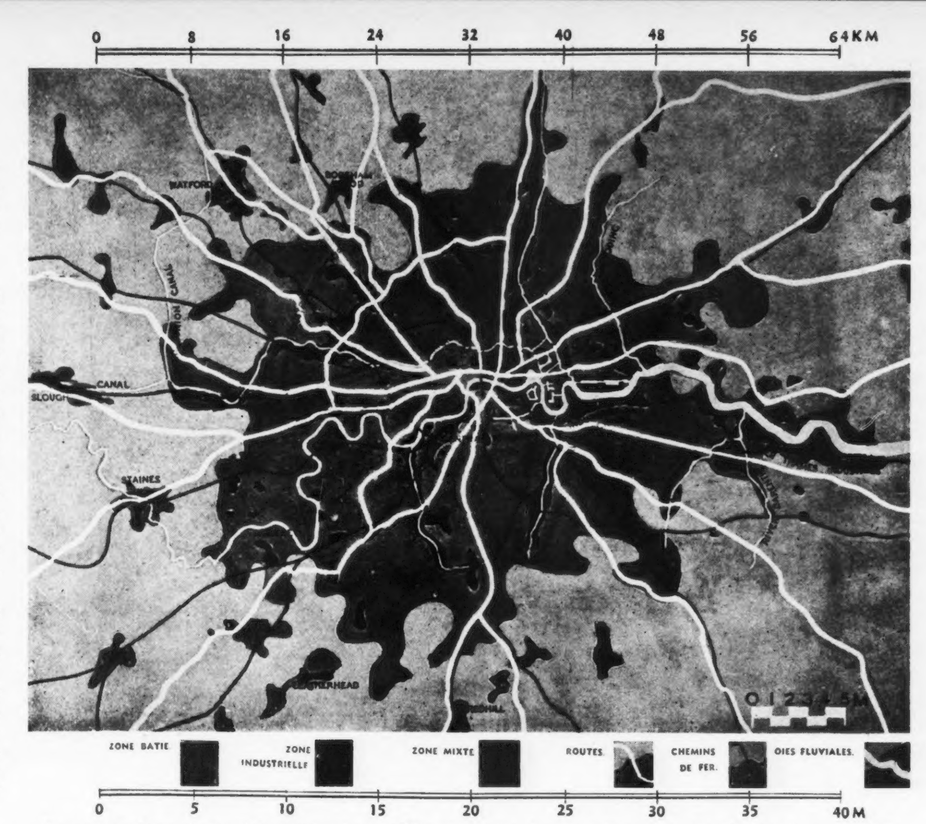
Cette politique a conduit à l'avortement de tous les plans d'urbanisme ; pendant que d'un côté elle empêchait l'industrie privée de se manifester, de l'autre elle était handicapée par les considérations démagogiques et les j a l o u s i e s traditionnelles.

Les règlements concernant la construction ont été abolis il y a quatre ans. Ce fut le début de la spéculation sur les bureaux et magasins. Sauf quelques rares exceptions, la plupart des immeubles de bureaux construits sont désastreux du point de vue esthétique; leur conception est démodée et bien qu'ils soient conformes aux très sévères règlements concernant les installations électriques, la protection contre l'incendie, et qu'ils respectent d'autres règlements d'urbanisme négatifs, ils sont les bâtiments les plus désuets réalisés en Grande-Bretagne.

En ce qui concerne les problèmes de la circulation, il ne semble pas que l'on se préoccupe beaucoup de trouver une solution. Au centre de Londres, il n'existe actuellement qu'un seul croisement à deux niveaux, à savoir le Holborn Viaduct, qui a été construit dans la seconde moitié du dix-neuvième siècle. Pratiquement aucune des recommandations faites dans les trois plans principaux n'a été observée jusqu'ici, sauf la mise en place de panneaux de signalisation gigantesques et la nouvelle appellation des petites rues étroites déjà existantes, dites désormais « ceintures », « passages », etc.

Il serait intéressant de se rappeler qu'une situation analogue existait après le grand incendie de 1666, lorsque la presque totalité de la ville de Londres fut détruite. A cette époque également, une municipalité avisée fit établir plusieurs projets remarquables, dont aucun ne fut jamais exécuté. La ville fut reconstruite selon son aménagement moyenâgeux avec ses rues étroites, cours et culs-de-sac. A cette époque, comme aujourd'hui, des règlements furent ensuite élaborés, et on construisit des maisons dans le style du XVII[e] siècle, sur le plan médiéval. Mais il n'en subsistait aucune trace dans la ville de Londres au XIX[e] et au début du XX[e] siècle. Les secteurs de la ville qui sont actuellement reconstruits respectent un plan démodé, et les constructions elles-mêmes sont encore plus démodées — c'est un hommage du bout des lèvres à des styles d'époque qui n'ont jamais existés.

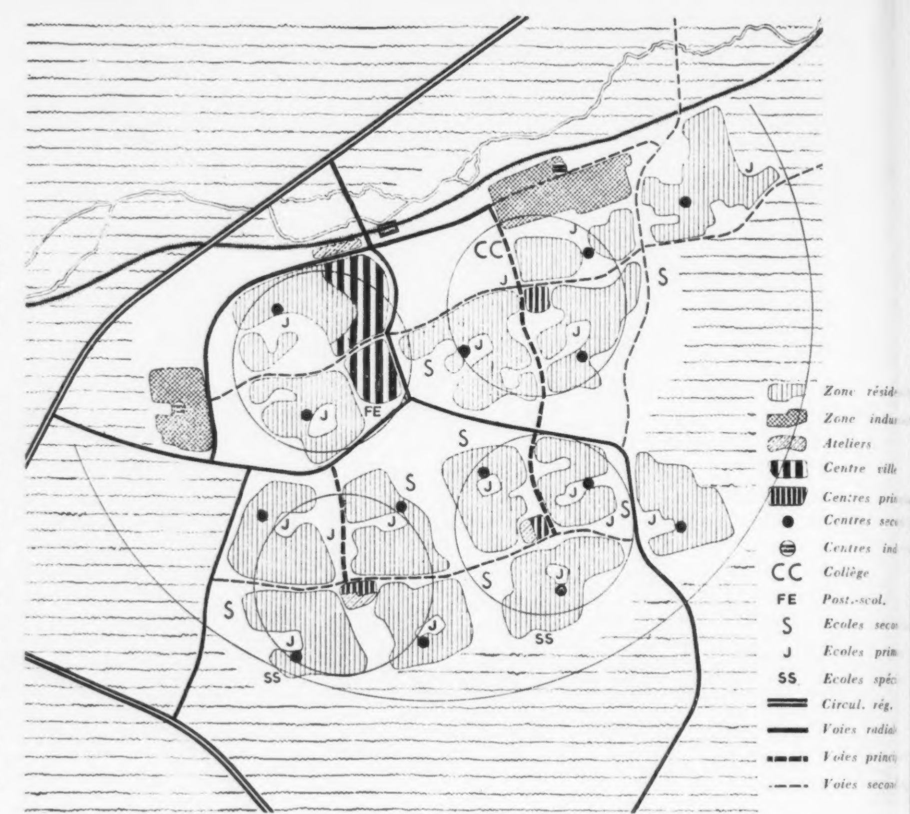
Dans toute cette triste histoire, il reste encore une lueur d'espoir, c'est l'évolution possible du secteur Nord-Ouest, le quartier de Barbicane ; toutefois, elle ne se réalisera que si, après ces longues années d'hésitation, les urbanistes se décident à adopter un seul et même projet.



Plan schématique de Londres montrant ses différentes voies de circulation et la localisation des zones industrielles. Plan du Comté de Londres par E. J. Carter et E. Goldfinger (Penguin Books 1945).

HARLOW-NEW-TOWN, PRÈS DE LONDRES

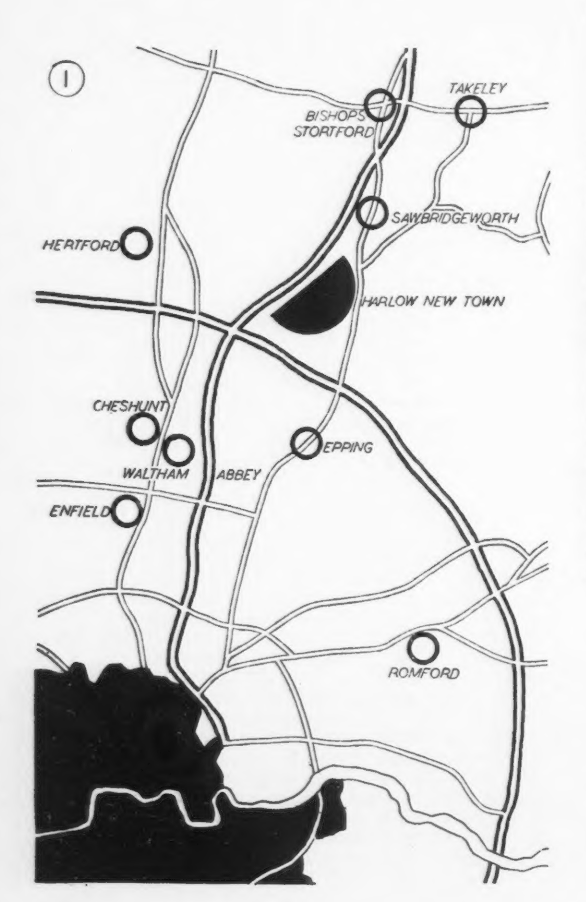
FREDERIC GIBBERD, ARCHITECTE URBANISTE

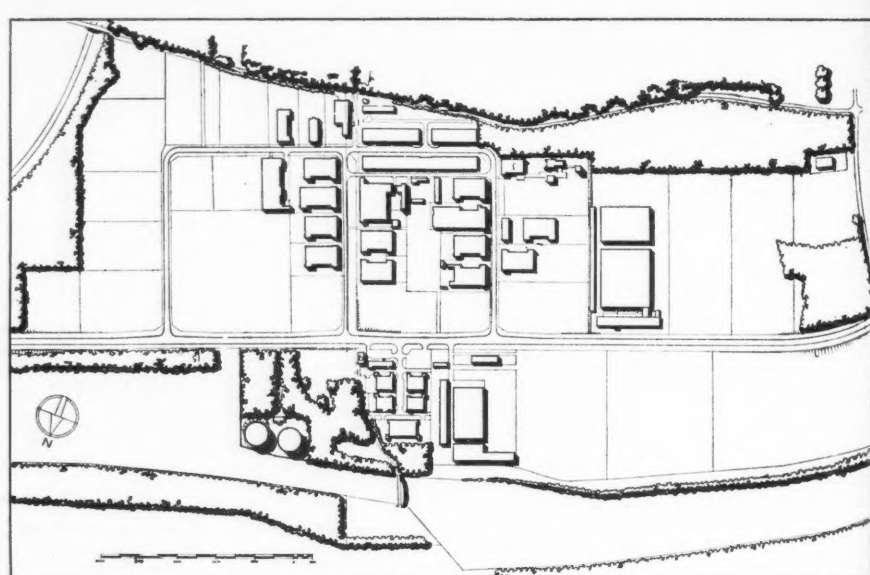


Parmi les cités satellites nouvellement créées autour de Londres, Harlow New-Town occupe une position de premier plan. La « Corporation » de la ville, société indépendante appuyée par le Gouvernement, a réussi à réaliser deux zones industrielles et à construire des logements pour environ 30.000 habitants.

On peut cependant se demander si cette nouvelle ville contribue à la décongestion de Londres. Certes, nombre d'industries légères y ont transféré leurs sièges et leurs ateliers et la plupart de leurs ouvriers et de leurs cadres ont suivi. Mais les anciens ateliers londoniens insalubres ou peu modernes ont souvent été rachetés par d'autres firmes, le Gouvernement n'ayant pas les fonds nécessaires pour supporter les frais qu'entraînerait la suppression de l'ancienne usine.

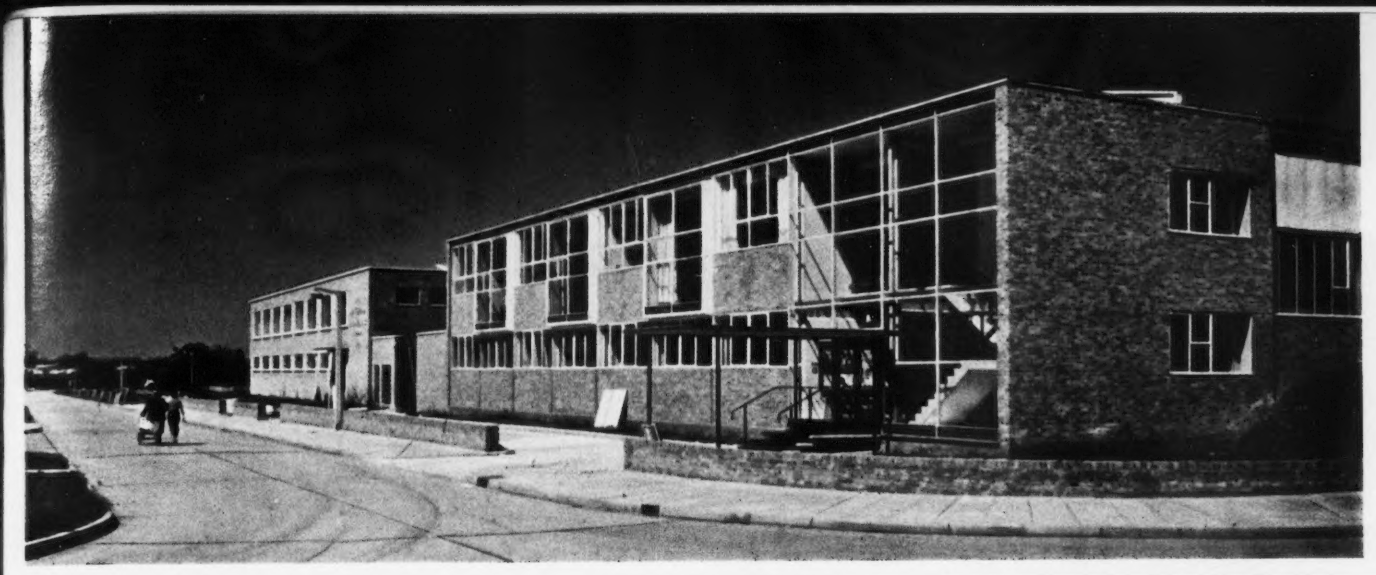
Il n'en est pas moins vrai que la nouvelle ville est extrêmement intéressante par l'aménagement de sa zone industrielle, qui peut être considérée comme un modèle du genre. Sur les terrains acquis par la « Corporation », on a construit des usines-modèles pour l'industrie légère, sous la direction de l'architecte de la « Corporation » et il en est résulté une homogénéité remarquable. La disposition générale adoptée prévoit les bâtiments de bureaux en bordure des voies de communication et les ateliers en contact direct avec la partie administrative, mais à l'arrière-plan.

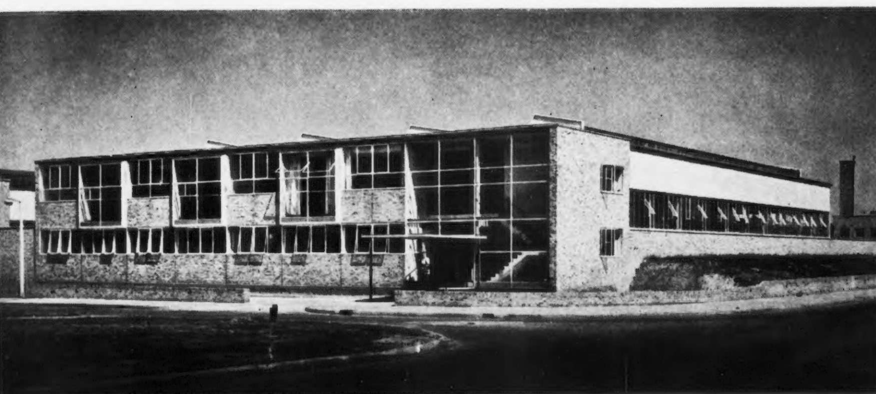




Documents Harlow New Town. Ed. Harlow Development Corporation

1. Situation de Harlow par rapport à Londres. 2. La nouvelle ville par rapport à la région. 3. Une zo industrielle standard composée de divers typ d'usines (installations pouvant être utilisées à certain fins déterminées et d'autres pouvant s'adapter à d besoins différents) en connexion avec la route et chemin de fer et des services collectifs commun restaurants, cinémas, terrains de jeux.





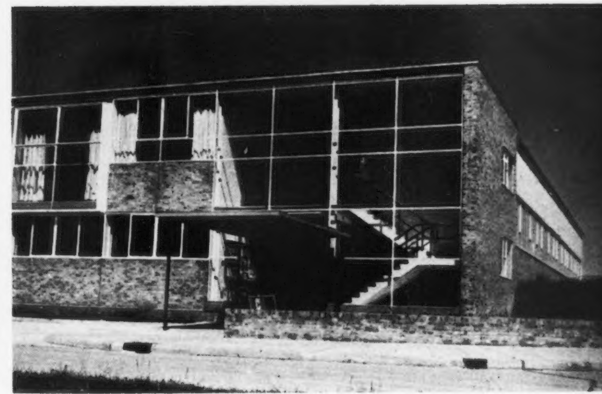


Photo Wainwright

La grandeur des salles d'usinage a été fixée de manière à permettre un changement facile du dispositif de fabrication.

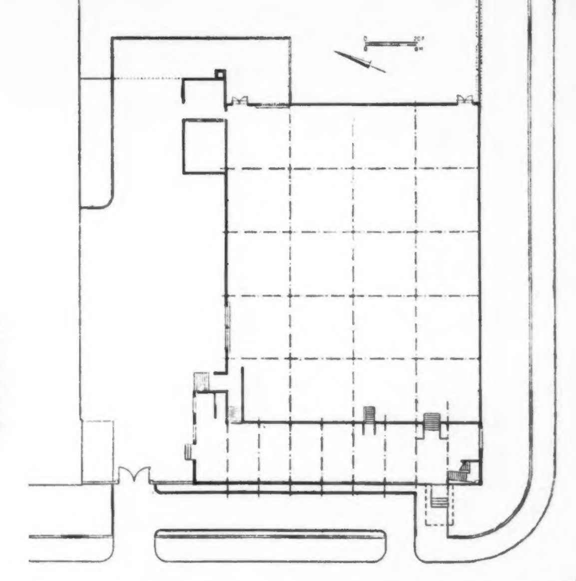
Ossature en acier, murs de briques ou de béton, sheds en acier, ou en éléments de béton préfabriqué.

Bien qu'on puisse distinguer deux formules dans la réalisation : usines louées (qui sont généralement de dimensions réduites et apparaissent comme des formes transitoires entre l'artisanat et l'industrie) et grandes usines qui sont la propriété des firmes qui les ont construites par leurs propres moyens, la conception des travaux est toujours restée aux mains de la Corporation.

En ce qui concerne la partie résidentielle de Harlow, nous avons donné, dans notre numéro 39, page 76, les idées directrices de sa réalisation. Il semble cependant que le caractère urbain nécessaire à une agglomération de ce genre ne soit pas suffisamment accusé dans les nouvelles constructions ; ceci est dû en grande partie à la réalisation d'habitations en bande continue traditionnelles en Angleterre. A. S.



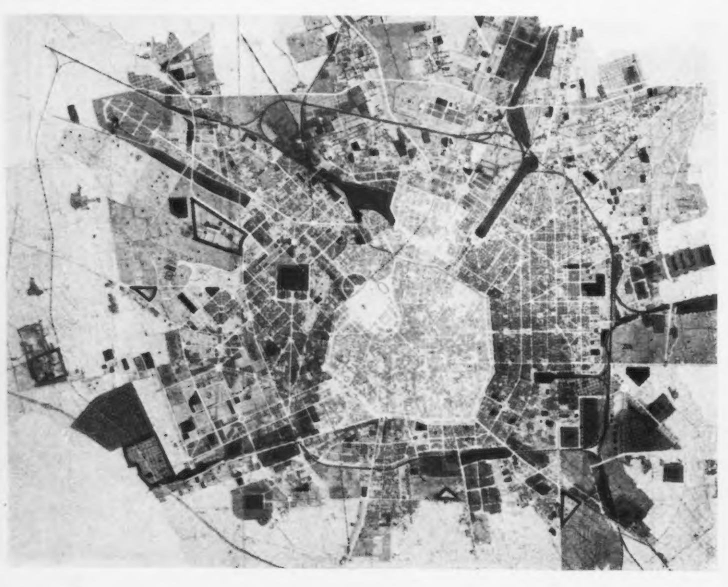
4, 5, 6 et 7. Différentes vues et plan d'ensemble d'une usine, F. Gibberd, architecte urbaniste, V. Hamnett, architecte d'opération, B.J. Gillespie, collaborateur. Cette usine du type standard de Harlow est réalisée sur ossature métallique, murs en briques. 8. Vue de la zone industrielle Ouest. Les bâtiments sont alignés le long de la voie de desserte. Au premier plan, les bureaux ; au second plan, les ateliers. 9. Un groupe de petites industries. 10. Usines dans la zone Sud. - F. Gibberd, architecte.

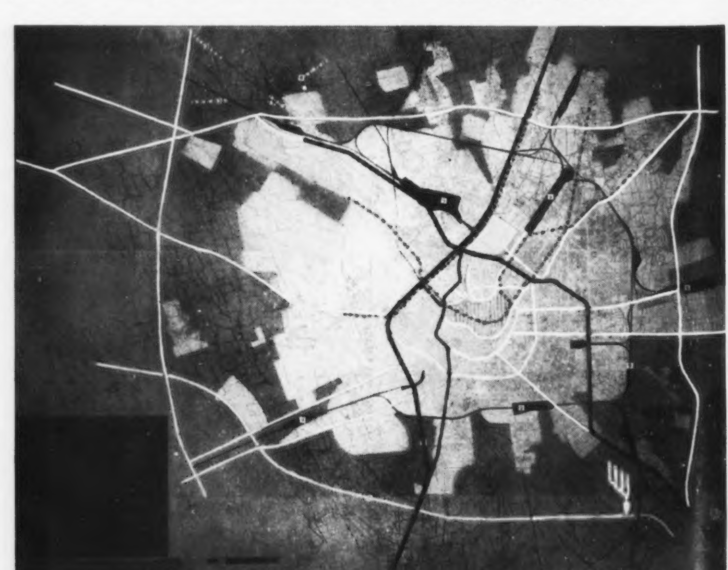




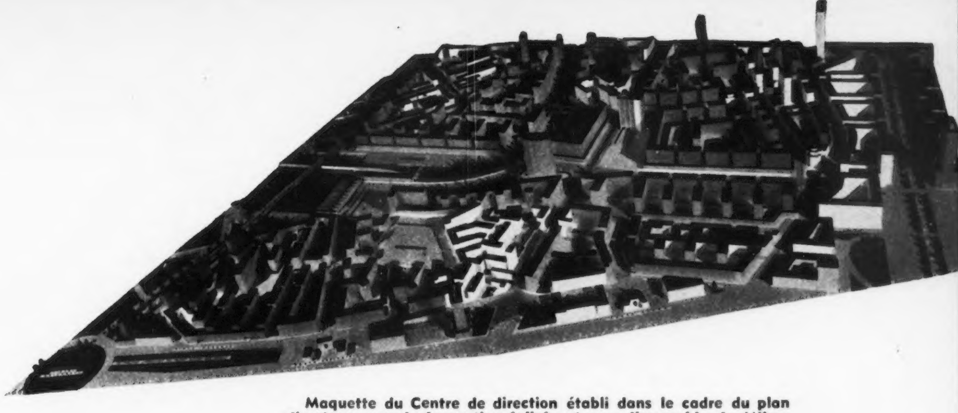








MILAN



Maquette du Centre de direction établi dans le cadre du plan directeur, vue de la partie réalisée et vue d'ensemble de Milan.

En page de gauche : Plan directeur avec indication des espaces verts, des quartiers en cours de construction et des voies de circulation prévues.

L'étendue des dégâts causés par la guerre à la ville de Milan a été considérable surtout dans la zone centrale.

La Municipalité a dû s'attaquer au problème de la reconstruction alors qu'était en vigueur un plan d'urbanisme approuvé en 1934, mais qui déjà en 1939 apparaissait périmé. Il s'est donc avéré nécessaire de démarrer la reconstruction et, parallèlement, d'élaborer un nouveau plan directeur. Une série de concours fût ouverte à tous ceux qui pouvaient suggérer des idées susceptibles de servir de base à cette étude. Les projets déposés firent l'objet de discussions au Congrès au cours duquel furent adoptées les directives générales du plan directeur.

Un organisme fut alors créé. Il comprenait : une Commission générale de supervision, une Commission pour la zone centrale de la ville et huit Commissions pour les quartiers périphériques. En outre, des Commissions-Conseils se sont attachées aux questions techniques : circulation, hygiène, enseignement, etc.

Toutes les informations furent recueillies, groupées et approfondies par une Commission technique. Les conceptions générales étaient les suivantes : intégration de l'aménagement de la ville dans un plan régional établi en fonction des deux axes d'équipement prévus : création d'un nouveau centre d'affaires groupant les sièges de grandes industries de la région lombarde : centre de direction et création d'une vaste zone dans laquelle pourraient se développer des centres nouveaux, brisant ainsi le système monocentrique.

Il a été décidé :

— de prévoir une pénétration aussi profonde que possible des espaces verts ;
— d'aménager des quartiers comprenant des constructions réparties autour de noyaux résidentiels autonomes ;
— de séparer les zones industrielles et artisanales des zones résidentielles ; ces dernières établies selon les degrés de densité de la population ;
— de réunir les services administratifs de la ville et de grouper les services propres à chaque quartier d'habitation.

Les cultures maraîchères de la périphérie ont été respectées.

En ce qui concerne le problème de la circulation, on a détourné le trafic de grand transit sur des voies de circulation rapides à la périphérie. A l'intérieur de la ville, de nouvelles voies seront peu à peu substituées aux anciennes.

Le centre historique a été peu remanié. Seule, une grande artère le coupe de l'Est à l'Ouest.

Dans le cadre du plan directeur, ont été déterminés les plans de reconstruction concernant les zones les plus détruites par les bombardements aériens. Ces plans ont été approuvés en février 1949 et suivis d'exécution. Le plan directeur a été approuvé en mai 1953.

L'effort de reconstruction apparaît dans des chiffres qu'il suffit de citer :

— pièces détruites ou endommagées : 135.000 ;
— pièces construites entre 1945 et 1955 : 262.500.

Du point de vue économique, la reconstruction repose sur l'initiative privée, qui s'est entendue directement avec la Municipalité sur les prix et l'importance des terrains correspondant aux dommages de guerre.

Enfin, on se doit de souligner l'effort accompli dans le cadre du plan I.N.A. (Institut National d'Assurances) et dans l'I.C.P. (Institut des Immeubles Populaires).

AMOS EDALLO,
Directeur de la Division d'Urbanisme
de l'Office Technique Municipal.





QUARTIER QT 8

P. BOTTONI, E. CERRUTI, V. GANDOLFI, M. MORINI, G. POLLINI, M. PUCCI, A. PUTELLI, ARCHITECTES

Le quartier expérimental QT 8 a été créé à l'occasion de la Triennale de Milan. Plusieurs types de logements ont été construits dans le cadre de l'Ina Casa — Institut pour l'assurance sociale de l'habitation — et pour le compte de l'Institut des Maisons Populaires de Milan. L'ensemble comprend : un immeuble haut, des habitations d'un étage en bande continue et des immeubles de quatre étages abritant des appartements conçus selon les normes les plus économiques.

Divers systèmes de prétabrication ont été utilisés dans le but d'établir des comparaisons. Des appartements types de trois et cinq pièces avaient été présentés, équipés et meublés.

QUARTIERS INGANI ET VIALBA

A. ARRIGHETTI, ARCHITECTE

En colonne de gauche : Deux vues d'ensemble sur le quartier Ingani. Ci-dessous : Le quartier Q.T.8 et, en bas de page, le quartier Vialba.









Photos Ancillotti

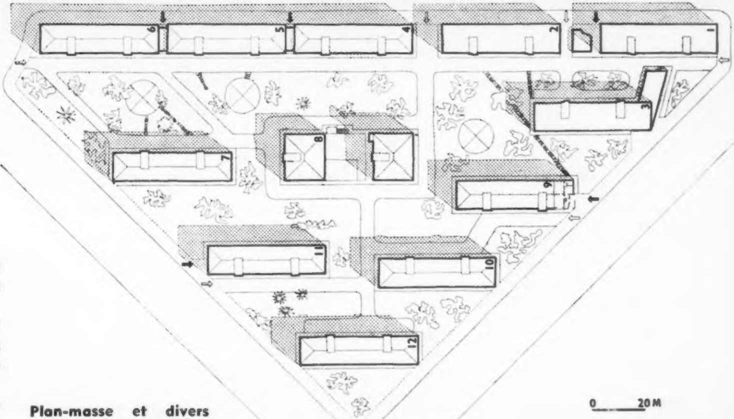
MILAN

UNITÉ DE QUARTIER SOGÈNE

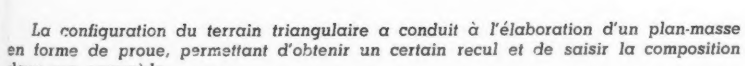
L. DI BELGIOISO, E. PERESSUTTI ET E.-N. ROGERS, ARCHITECTES
C. MONTI, INGÉNIEUR







Plan-masse et divers aspects du quartier.



La configuration du terrain triangulaire a conduit à l'élaboration d'un plan-masse en forme de proue, permettant d'obtenir un certain recul et de saisir la composition dans son ensemble.

La réalisation s'est faite par étapes successives. Les appartements destinés à l'habitation populaire comportent : séjour avec terrasse ou balcon, deux ou trois chambres, salle d'eau et cuisine normalisée. Construction par ossature apparente en béton armé.

Ces immeubles sont caractérisés par leur expression plastique correspondant aux recherches poursuivies, dans ce domaine, par les architectes.



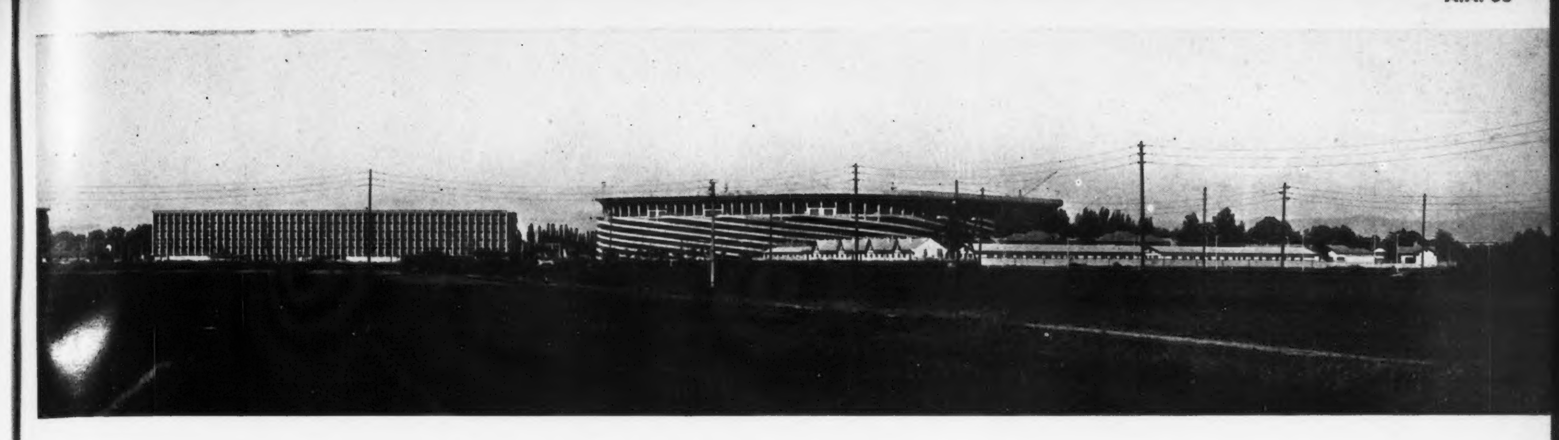


Photos Ancillotti

UNITÉ DU QUARTIER ANTONINI

Photos Ancillotti





STADE DU QUARTIER DE SAN SIRO RONCA ET CALZOLARI, ARCHITECTES

MILAN

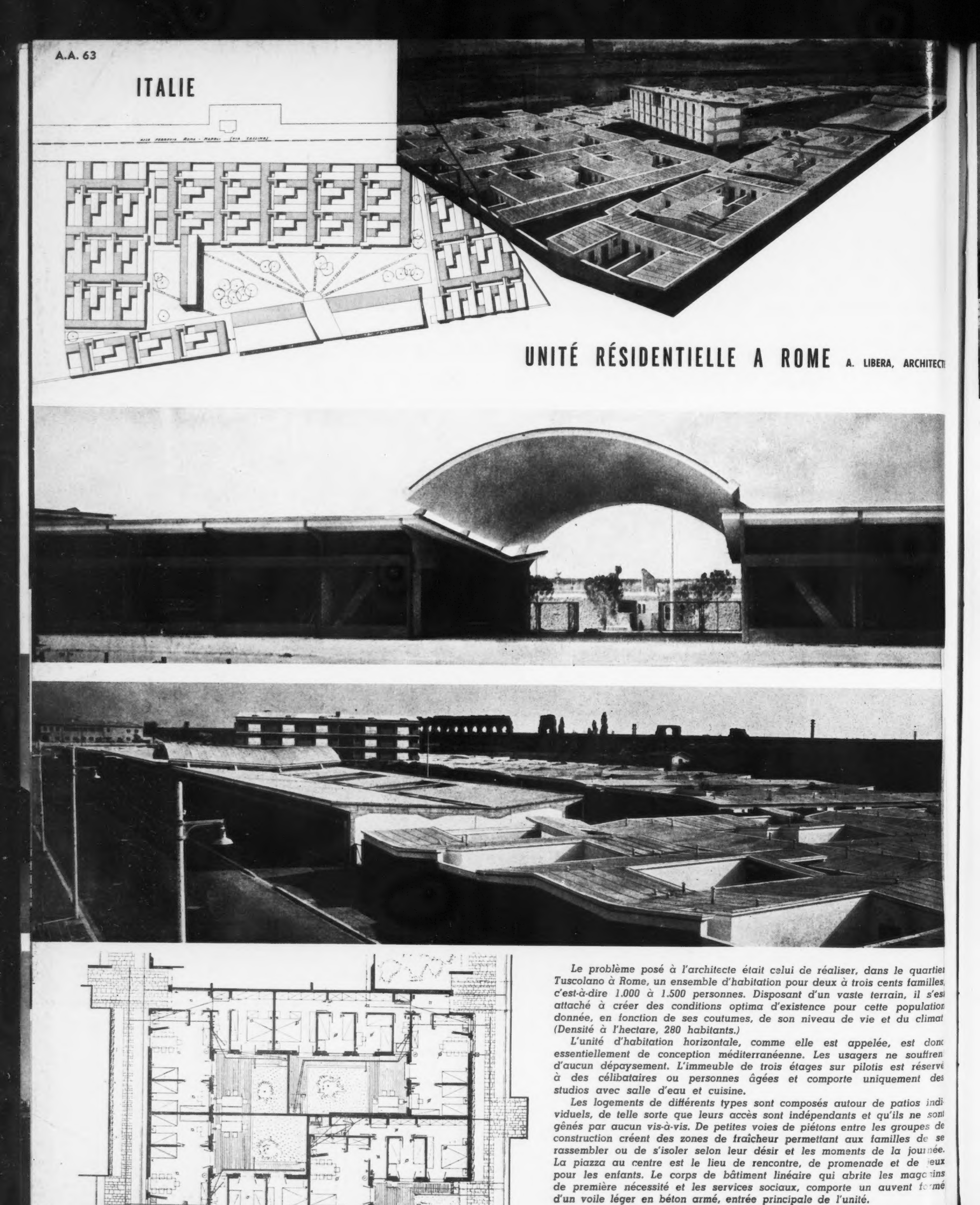
En raison du développement du quartier de San Siro, dans le cadre du plan directeur de Milan, l'agrandissement du stade existant a été décidé. La structure en spirale des rampes d'accès, conduisant aux nouveaux gradins, confère au bâtiment son expression plastique.



Coupe : A. Nouveaux gradins. B. Gradins primitifs. C. Dégagement. D. Places éventuelles. E. Fosse. F. Terrain de jeux. G. Grille. H. Ecran de protection contre les ballons.

ITALIE

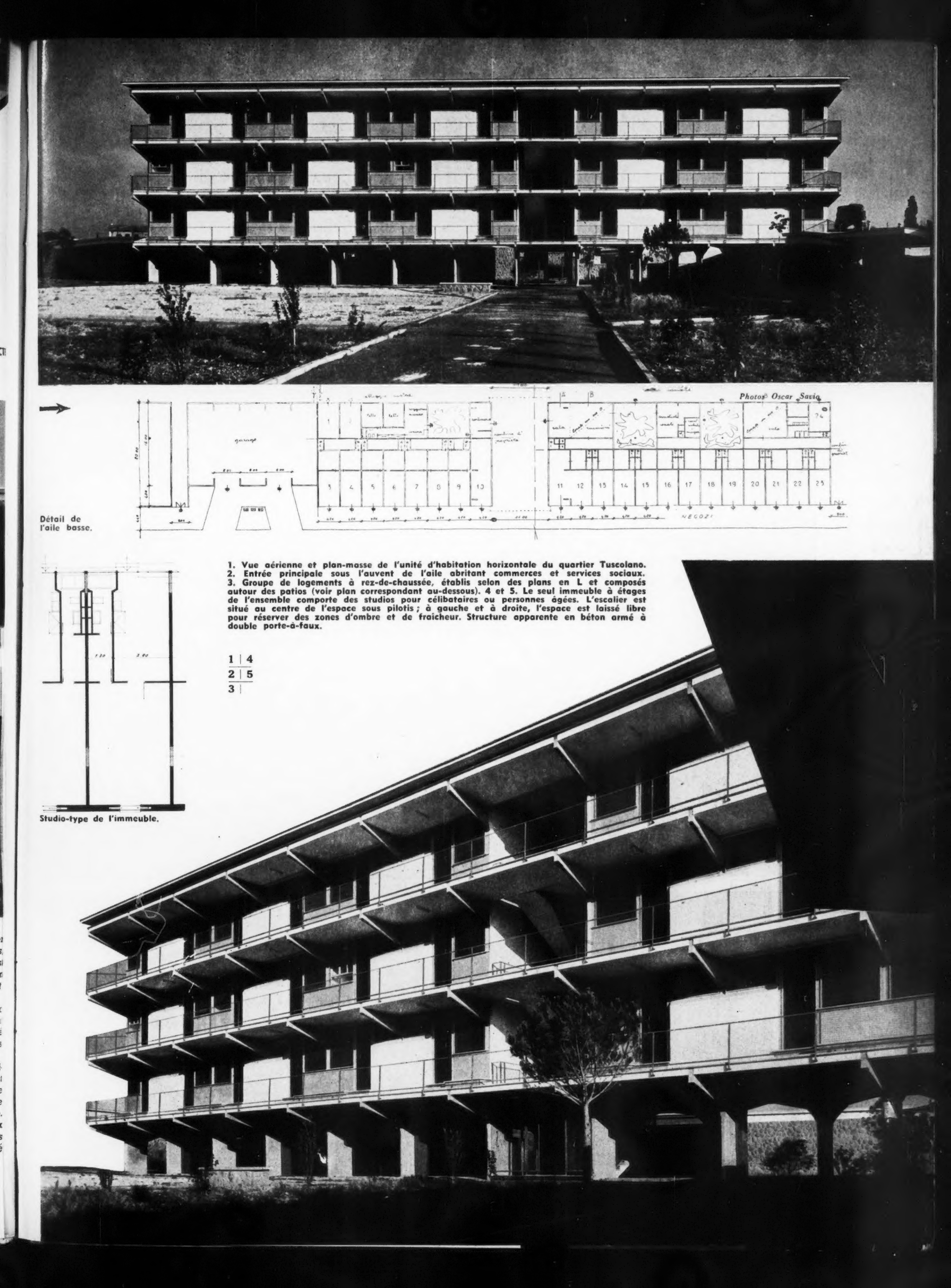
UNITÉ RÉSIDENTIELLE A ROME A. LIBERA, ARCHITECTE



Le problème posé à l'architecte était celui de réaliser, dans le quartier Tuscolano à Rome, un ensemble d'habitation pour deux à trois cents familles, c'est-à-dire 1.000 à 1.500 personnes. Disposant d'un vaste terrain, il s'est attaché à créer des conditions optima d'existence pour cette population donnée, en fonction de ses coutumes, de son niveau de vie et du climat (Densité à l'hectare, 280 habitants.)

L'unité d'habitation horizontale, comme elle est appelée, est donc essentiellement de conception méditerranéenne. Les usagers ne souffrent d'aucun dépaysement. L'immeuble de trois étages sur pilotis est réservé à des célibataires ou personnes âgées et comporte uniquement des studios avec salle d'eau et cuisine.

Les logements de différents types sont composés autour de patios individuels, de telle sorte que leurs accès sont indépendants et qu'ils ne sont gênés par aucun vis-à-vis. De petites voies de piétons entre les groupes de construction créent des zones de fraîcheur permettant aux familles de se rassembler ou de s'isoler selon leur désir et les moments de la journée. La piazza au centre est le lieu de rencontre, de promenade et de jeux pour les enfants. Le corps de bâtiment linéaire qui abrite les magasins de première nécessité et les services sociaux, comporte un auvent formé d'un voile léger en béton armé, entrée principale de l'unité.

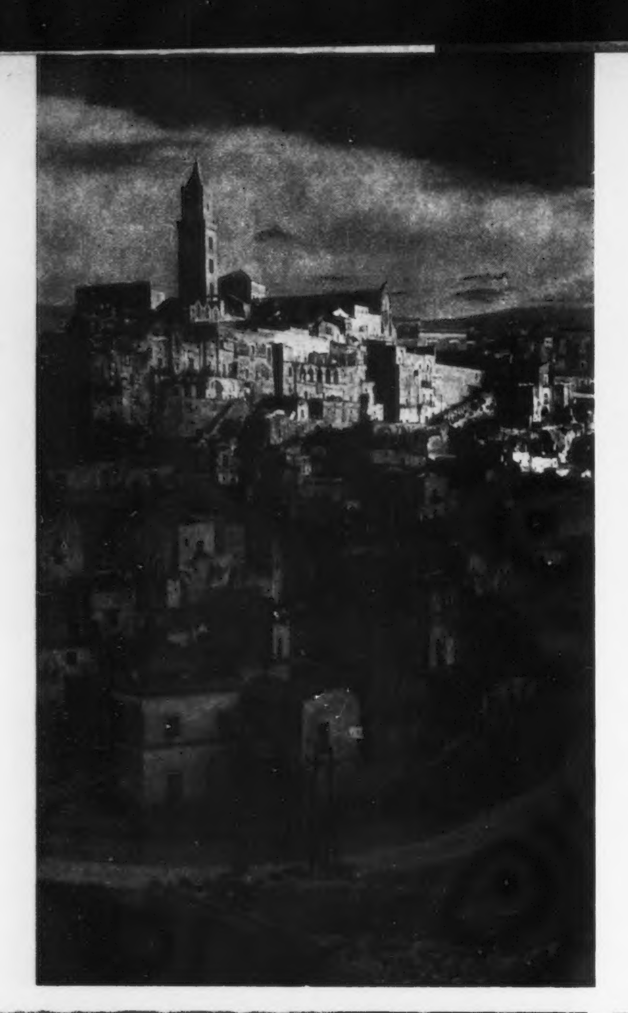


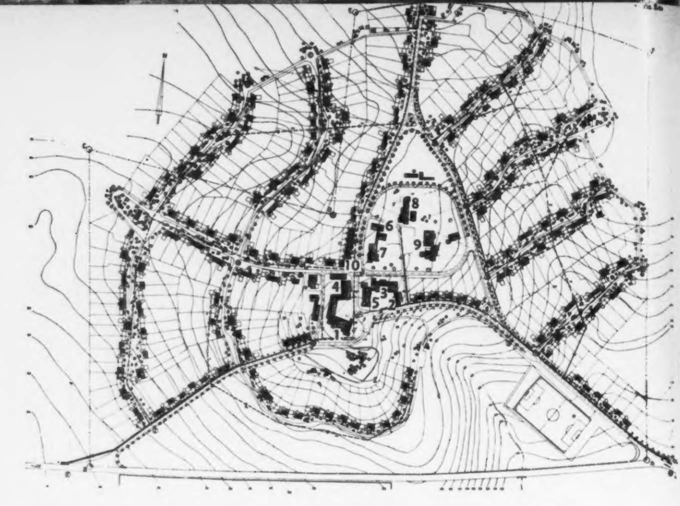
Détail de l'aile basse.

Studio-type de l'immeuble.

1. Vue aérienne et plan-masse de l'unité d'habitation horizontale du quartier Tuscolano. 2. Entrée principale sous l'auvent de l'aile abritant commerces et services sociaux. 3. Groupe de logements à rez-de-chaussée, établis selon des plans en L et composés autour des patios (voir plan correspondant au-dessous). 4 et 5. Le seul immeuble à étages de l'ensemble comporte des studios pour célibataires ou personnes âgées. L'escalier est situé au centre de l'espace sous pilotis ; à gauche et à droite, l'espace est laissé libre pour réserver des zones d'ombre et de fraicheur. Structure apparente en béton armé à double porte-à-faux.

1	4
2	5
3	



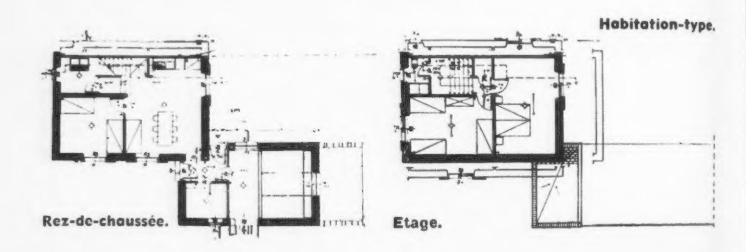


VILLAGE DE LA MARTELLA, ITALIE

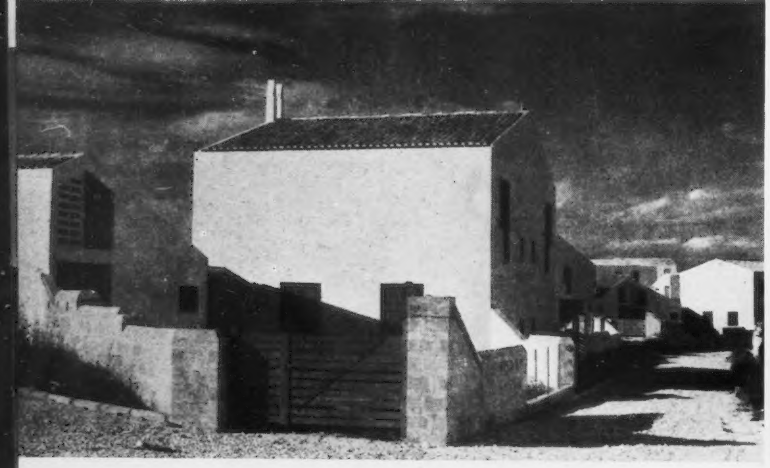
URBANISME ET HABITATIONS : L. QUARONI, P.-M. LUGLI, M. VALORI, ARCHITECTES
M. AGLATI, F. GORIO, INGÉNIEURS

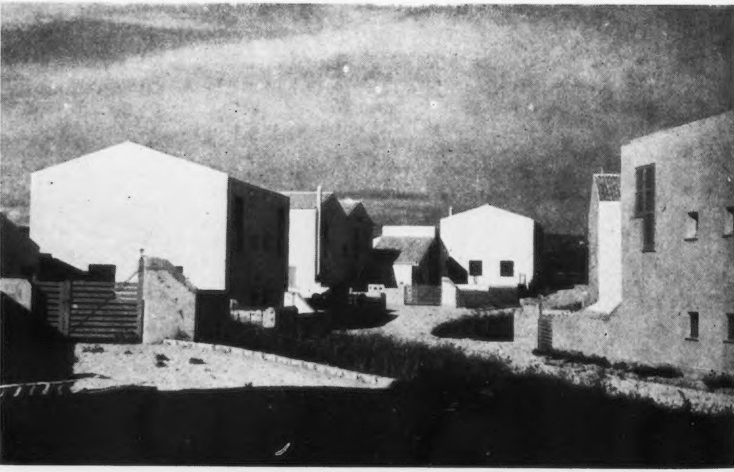
ÉDIFICES PUBLICS : ÉGLISE : QUARONI, CENTRE SOCIAL ET ÉCOLE : VALERI.
MAGASINS, POSTE ET POLICE : LUGLI CRÈCHE, JARDIN D'ENFANTS, FONTAINE : GORIO.

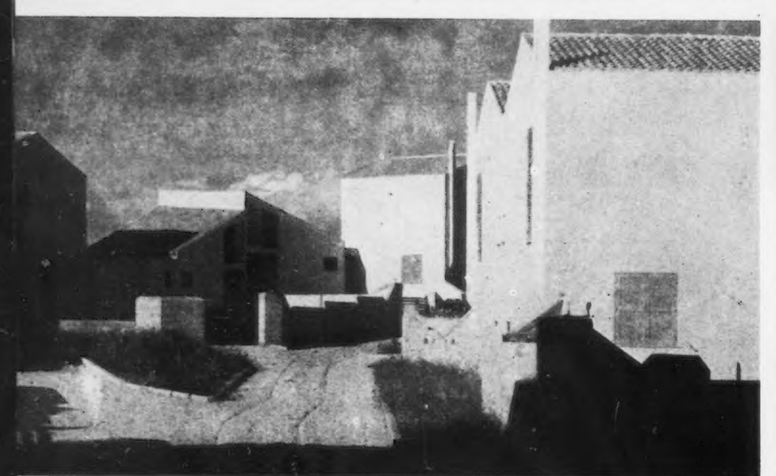
Habitation-type.

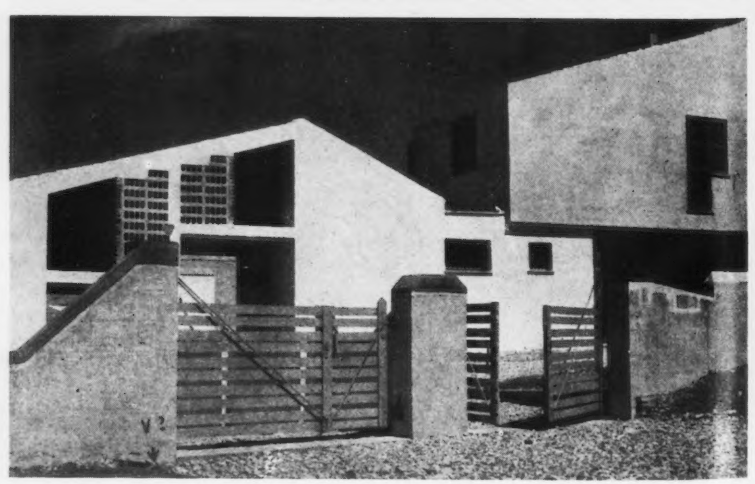


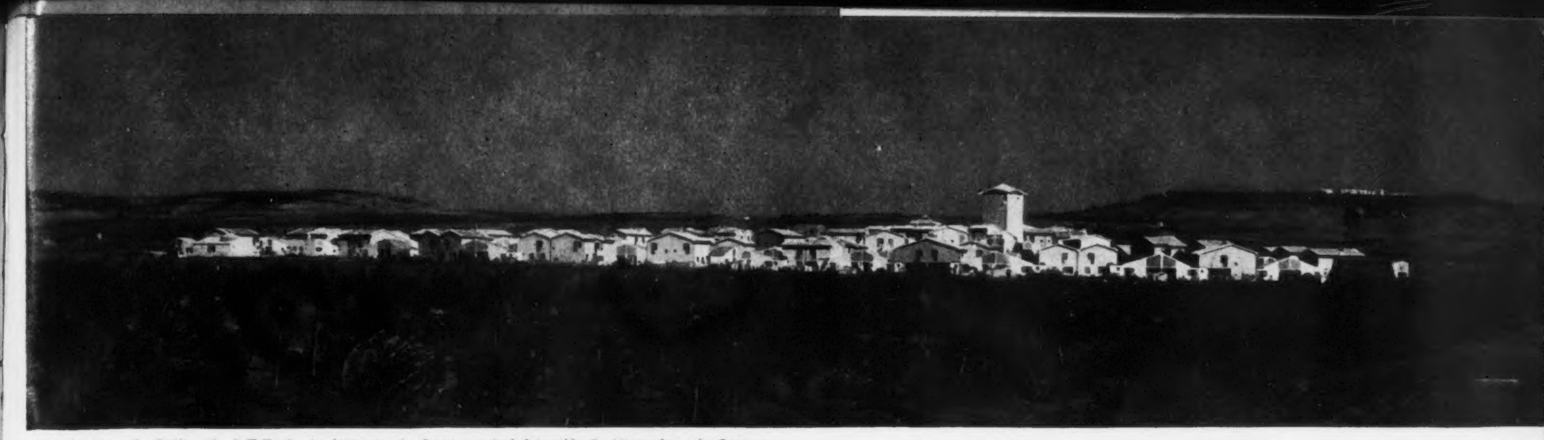
Rez-de-chaussée. Etage.



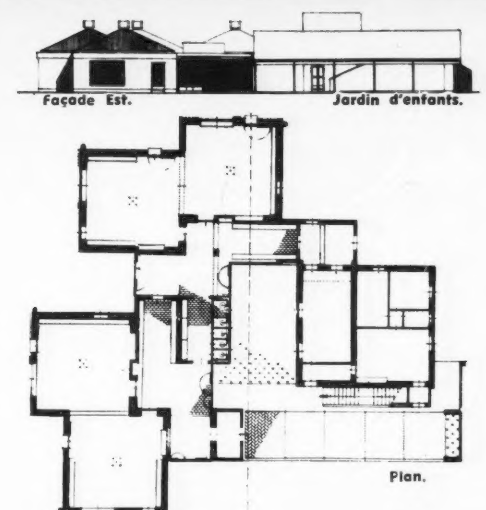








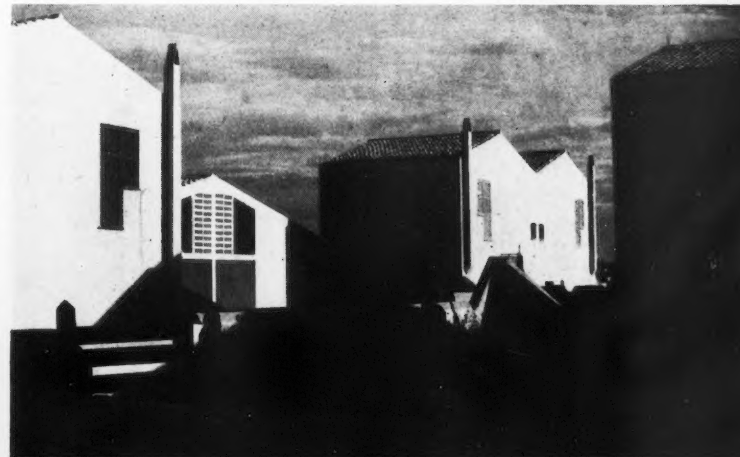
Plan-masse : 1. Eglise. 2. P.T.T. 3. Assistance. 4. Centre administratif. 5. Magasins. 6. Centre commercial. 7. Crèche. 8. Jardin d'enfants. 9. Ecole. 10. Garage (voir A.A. n° 41, juin 1952, p. 14 et 15).



La réalisation du village de la Martella a été décidée comme solution d'urgence au problème de reloger les habitants des faubourgs de la petite ville de Maltera, dont le déplacement avait été exigé. Cette population, comptant environ 15.000 personnes, vivait, en effet, dans des conditions déplorables. La plupart des « logements » étaient creusés à même le roc sur les pentes d'un ancien torrent. Le village a été construit d'abord, puis intégré ensuite dans le plan d'assainissement de l'Italie méridionale sans partir d'études préliminaires et sans plan général. Cette obligation de procéder à l'inverse d'un ordre logique a pourtant conduit à une expérience intéressante, qui peut être considérée comme un exemple particulier de planification. Les architectes se sont préoccupés avant tout de recréer un milieu adapté aux besoins des habitants, paysans peu évolués. Les coutumes propres à cette région de l'Italie ne sont pas traditionnelles dans le sens complet du mot, mais répondent à un ordre humain. Les familles vivent habituellement groupées et auraient risqué de se sentir désemparées dans un cadre de vie proprement urbain. Un grand nombre de solutions ont même été adoptées en accord avec les habitants et les architectes s'étaient entourés de biologistes et de sociologues. La Martella représente une heureuse étape de transition.

Sur le plan architectural, aucune recherche, une simplicité affirmée, un cadre sain et vivant qui répond à un des plus graves problèmes actuels : la recherche de l'habitat pour le plus grand nombre. Les voies suivent les axes de pénétration vers le cente dans une composition qui utilise les diverses combinaisons possibles de deux types seulement de logements. Chaque maison est complétée par une étable, une grange, un volailler et une pièce de terre cultivable, trame verte de l'ensemble.









COPENHAGUE





Doc. Revue Arkitekten

A gauche : Plan de situation de Copenhague.
En hachuré, noyau historique
En quadrillé, zones à densités élevées.
En noir, zones périphériques.

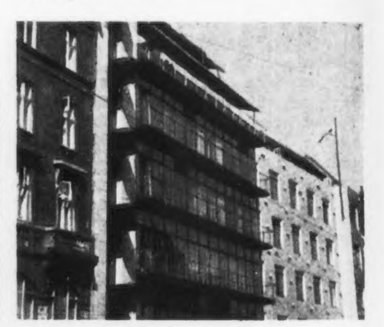
Ci-contre : Plan schématique d'urbanisme montrant l'organisation des zones d'habitation le long des voies de pénétration.
Ci-dessous : 1 et 2. Copenhague ancien ; les vieilles maisons sur le canal. 3. Un des premiers immeubles neufs. Lauritzen, architecte. 4. Le premier ensemble d'habitation populaire réalisé au XIXe siècle pour des marins retraités. 5. Groupe d'immeubles, Bella Vista, 1939. Jacobsen, architecte.

1 | 2 | 3
4 | 5

La capitale du Danemark compte actuellement 1.100.000 habitants, soit le quart de la population totale du pays. L'importance de la ville et son développement récent et rapide sont dus avant tout à la position clé qu'elle occupe entre la mer du Nord et la Baltique. Cette situation fait de Copenhague une plateforme entre l'Europe occidentale et septentrionale.



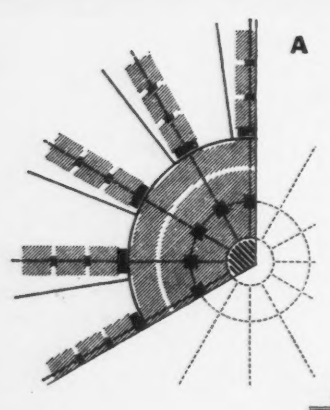








Photos Kläsener



A. Principe d'organisation du plan : densités accrues vers le centre. Alternance des industries et des unités résidentielles le long des voies de pénétration desservies par transports urbains rapides. B. Détail.

En grisé clair, unités résidentielles.
En noir, industries.

Le croquis, présenté ci-dessus, indique son évolution depuis la moitié du XIXe siècle. L'extension s'est faite depuis le noyau historique autour duquel l'habitat s'est développé selon des zones concentriques parallèles, pénétrant de plus en plus profondément à l'intérieur des terres. Ce développement unilatéral a contribué à écarter toujours davantage les zones d'habitation et les zones industrielles du centre. Celui-ci a gardé tout son charme avec ses vieilles maisons médiévales et baroques, mais pose aux urbanistes de sérieux problèmes en ce qui concerne le travail et la circulation.

Le programme d'aménagement du grand Copenhague est donc conçu à partir d'une agglomération, dont la forme est schématiquement un secteur de cercle. Les urbanistes ont envisagé de placer alternativement, le long des voies de pénétration, des unités résidentielles organiques et des zones industrielles en ligne continue. Entre ces zones, les quartiers existants seront modifiés afin de créer une suite d'espaces verts qui pénètreront ainsi presque jusqu'au cœur de la cité. Copenhague aurait alors une unité sans rupture entre les quartiers périphériques et ceux à plus forte densité qui étouffent actuellement le centre.

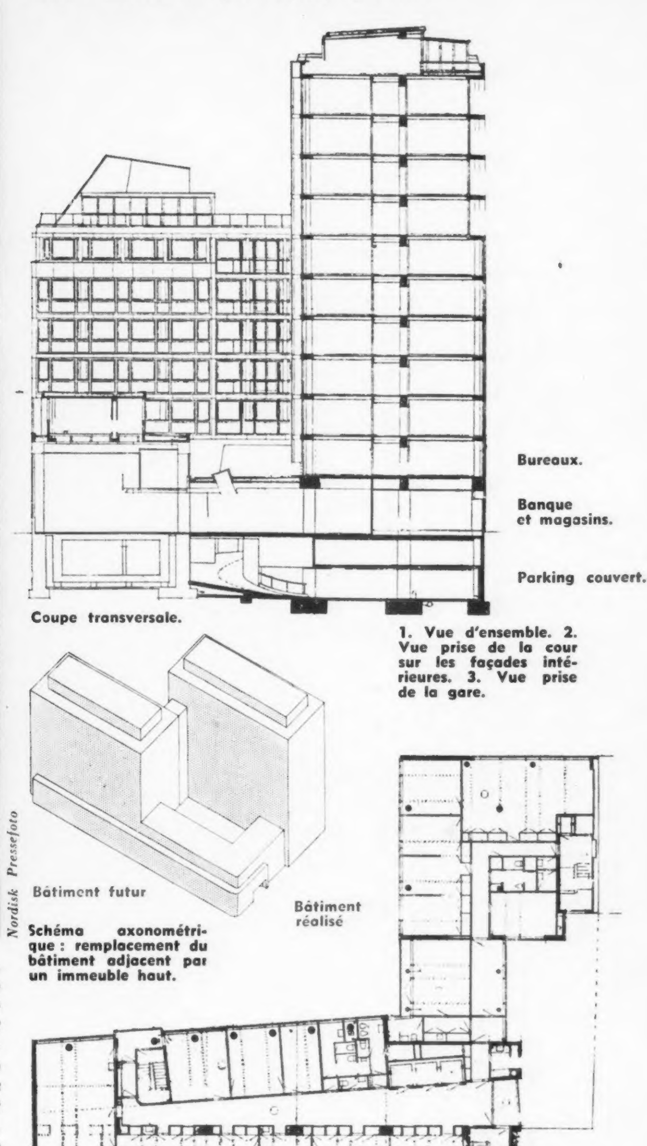
L'exécution de ce plan entrainera un regroupement des industries, sur des emplacements spécialement réservés à cette fin et permettra de créer des centres administratifs et commerciaux, compte tenu des exigences de circulation et de parking. Un tel aménagement modifiera le caractère du domaine bâti. L'ilot traditionnel de la vieille ville avec ses maisons de 4 étages et ses cours sombres, sera assaini. En certains points, on adoptera la solution de l'immeuble en hauteur, comme le Panoptikon. Sur ce plan, on procède au Danemark avec une extrême prudence (peut-être excessive), car ce type de bâtiment, contrairement à ce qu'il en est à Stockholm, demeure un fait exceptionnel.

A. S.



IMMEUBLE A COPENHAGUE

MOGENS JACOBSEN ET ALEX POULSEN, ARCHITECTES



Coupe transversale.

1. Vue d'ensemble. 2. Vue prise de la cour sur les façades intérieures. 3. Vue prise de la gare.

Schéma axonométrique : remplacement du bâtiment adjacent par un immeuble haut.

Nordisk Pressefoto



Etage-type : bureaux.

Photo Teknish

L'implantation d'immeubles hauts dans les centres à densité élevée est la solution d'avenir. C'est la meilleure manière de libérer le sol permettant d'établir une circulation rationnelle et de réserver des espaces libres. Cet immeuble de dix étages à usage de bureaux est le premier réalisé à Copenhague. C'est un accent vertical dans une cité horizontale-type et grâce au caractère de l'architecture dépourvue de lourdeur, il s'harmonise avec l'environnement. La généralisation d'édifices de cette sorte risquerait peut-être de détruire le charme de la vieille ville ; c'est pourquoi les urbanistes ont prévu leur emplacement en des points isolés situés sur le périmètre de la zone centrale. Un hôtel, conçu sur le même principe, vient d'être construit à proximité de l'Immeuble Panoptikon (voir A.A. n° 61, septembre 1955, page 66). Celui-ci n'est réalisé aujourd'hui que partiellement. Il comporte un bloc de dix étages et une aile basse. Au niveau du rez-de-chaussée se trouvent des magasins et une banque. Aux étages, bureaux de part et d'autre d'un couloir central. Un autre bloc de dix étages sera réalisé ultérieurement (voir schéma oxonométrique montant l'état futur). Construction par ossature en béton armé, revêtements expérieurs en panneaux de tôle émaillée, peints bleu vert.

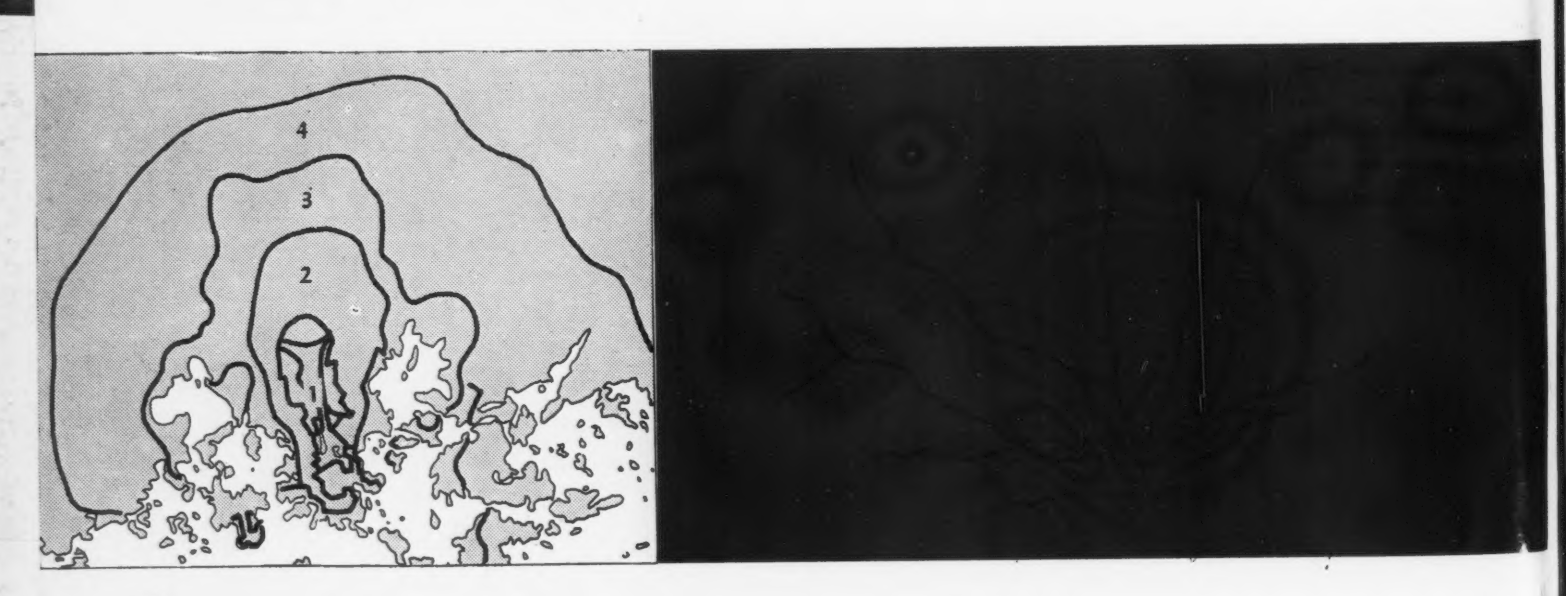
Photos Kläsener



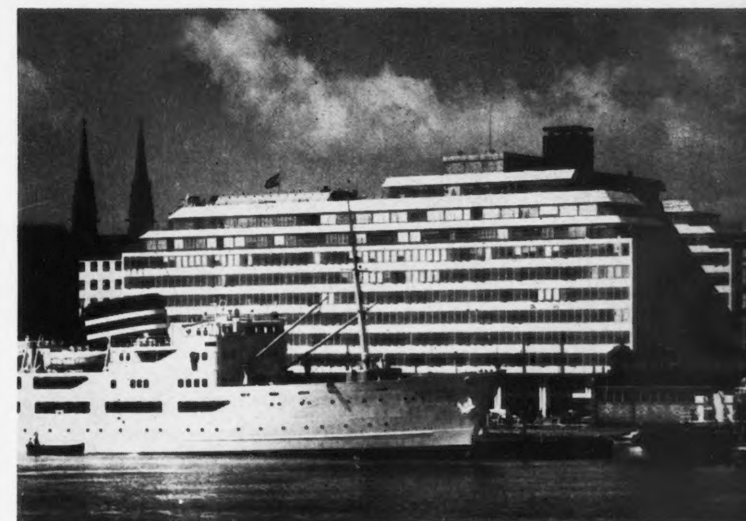
Photo E. Hansen



RÉORGANISATION D'HELSINKI







1	4	5
2 3		6

1. Plan d'ensemble d'Helsinki proposé par Eliel Saarinen en 1917 : c'est la première tentative de décentralisation d'une capitale européenne. 2. La structure d'Helsinki et l'extension circulaire des zones d'habitations : 1. Noyau central et espaces verts centraux. 2. Zone d'habitation entourant la zone centrale précédente. 3. Zone verte. 4. Zone d'habitation périphérique. 3. Réseau de communications proposé pour la région d'Helsinki (Association de Planning Régional). 4. Vue du port. 5. Le port et l'Hôtel Palace. 6. Vue aérienne d'Helsinki.

Conçue sur une trame rigoureusement orthogonale par les architectes du début du siècle dernier (Emgel Ehrenfeldt), Helsinki (1) a connu depuis la guerre un développement extrêmement rapide qui oblige actuellement à décongestionner le centre. La zone entourant la gare centrale, laissée libre, constitue la clé de voûte du plan directeur et sera aménagée en une réserve d'espaces verts avec parcs, stades, piscines et où des institutions culturelles trouveront place également. Elle sera ainsi, en quelque sorte, le « poumon » de la ville. Dans les parties périphériques, le développement obéit à un plan de décentralisation de l'habitat, du travail et de la culture. Petit à petit, des cités satellites doivent se constituer en liaison avec les lieux de travail. Rappelons, à ce propos, la cité d'étudiants d'Otaniemi (2) et l'unité résidentielle de Maunula (3) qui s'inspirent du même esprit de décentralisation.

C'est Eliel Saarinen qui, le premier, dressa, en 1917, un plan de décentralisation organique (unité résidentielle avec services communs), le premier de ce genre en Europe.

Les idées préconisées alors sont suivies de nos jours en partie en raison des circonstances. L'afflux des populations dans la capitale après la guerre a amené une extension de celle-ci, mais sans qu'elle puisse être canalisée et organisée. Des mesures tendant à créer des unités organiques sont actuellement en voie d'étude et d'exécution.

A. S.

(1) Le plan d'organisation de la partie centrale, œuvre d'Yrio Lindegren, réalisateur du Stade Olympique, récemment décédé, a été présenté dans notre n° 54, page 54.

(2) Voir n° 54, page 68.

(3) Voir n° 54, page 63.

TAPIOLA CITÉ SATELLITE D'HELSINKI

ARNE MEURMAN, URBANISTE



Tapiola, cité satellite d'Helsinki, a été prévue pour une population de 15.000 habitants environ, sa zone d'influence définitive s'étendant à une population du double. La sité expérimentale, actuellement réalisée et que nous présentons dans les pages suivantes, forme une unité résidentielle dans l'ensemble de Tapiola. L'intérêt de cette réalisation réside dans la façon dont le projet a été élaboré. Chaque unité comprend plusieurs zones (formées de collectifs, hauts, moyens et bas, et d'habitations individuelles), chacune de ces zones ayant été confiée à un architecte dans le cadre du plan directeur.

Dans la plupart des cas, les architectes ont réussi à créer des ensembles s'intégrant parfaitement dans le paysage et présentant chacun un caractère particulier sans cependant nuire à l'harmonie générale. La densité moyenne résultant d'une application originale de la cité-jardins du type anglo-saxon est de 50 à 70 habitants à l'hectare.

La préfabrication a été très largement employée. Soulignons que, sur le plan architectural, cet ensemble est sans aucun doute une réussite.

1 | 3
2 | 4

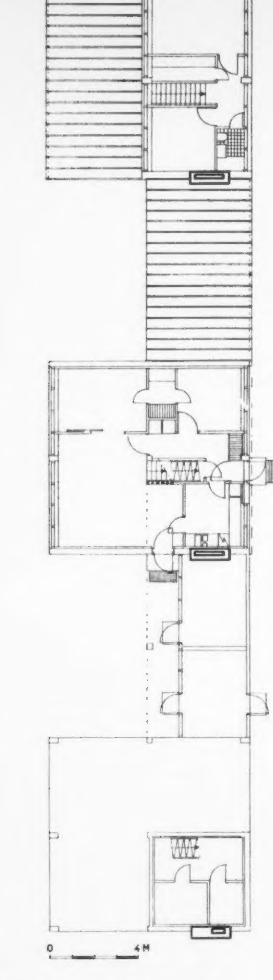
1. Plan d'ensemble : au centre, la cité expérimentale. 2. Vue d'une maquette du centre de Tapiola, Aarne Ervi, architecte (Premier Prix du concours pour l'aménagement du Centre de Tapiola). 3. Paysage typique de Tapiola avant la construction. 4. Habitations en bande continue, Aulis Blomstedt, architecte.



Photo A. Ervi

Photo Havas





1
2

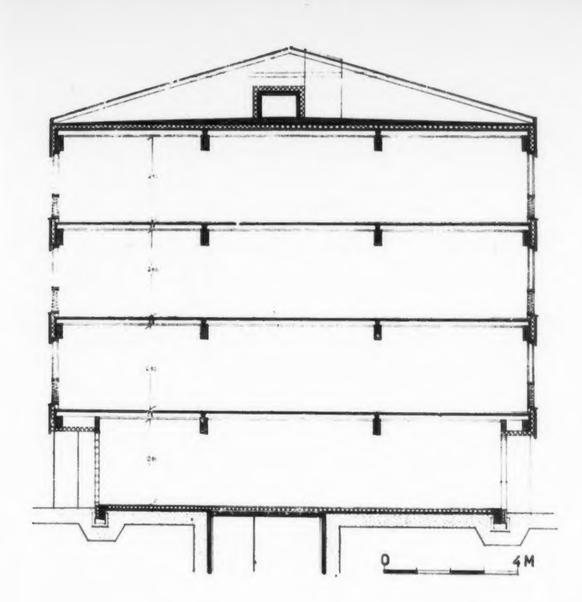
HABITATIONS COLLECTIVES

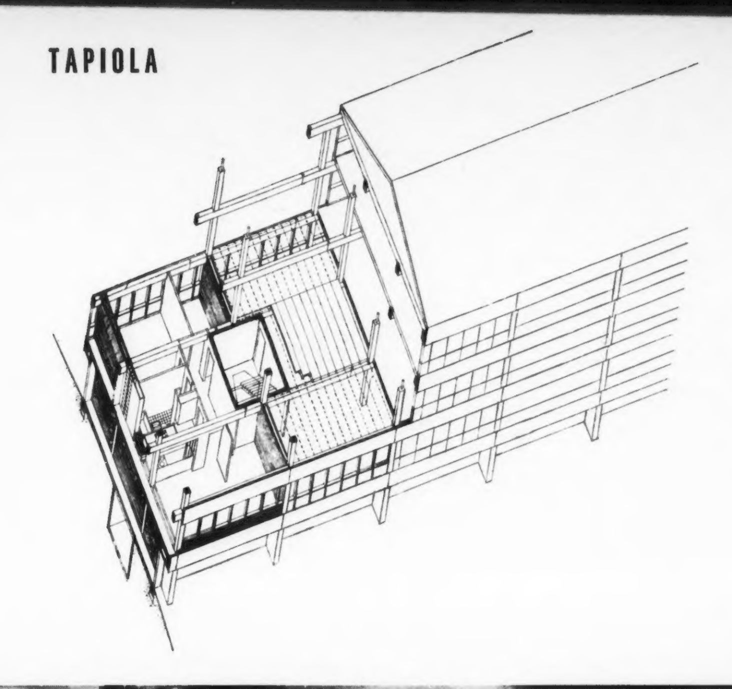
AULIS BLOMSTEDT, ARCHITECTE

1. Habitations en bande continue, façade et plan.
2. Immeuble collectif de trois étages, façade et plan d'étage courant.



TAPIOLA





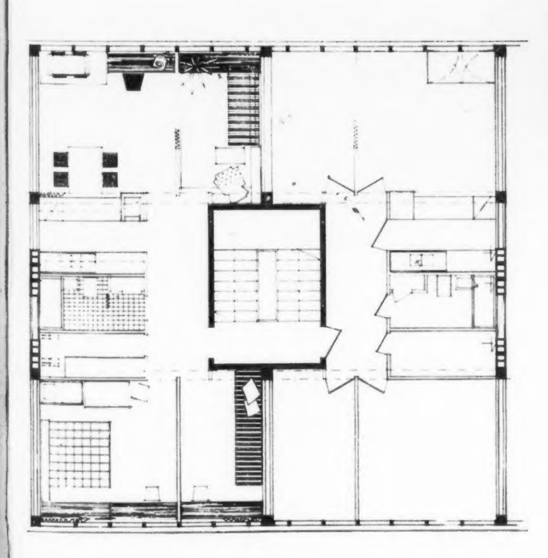


IMMEUBLE COLLECTIF

VILJO REWELL, ARCHITECTE

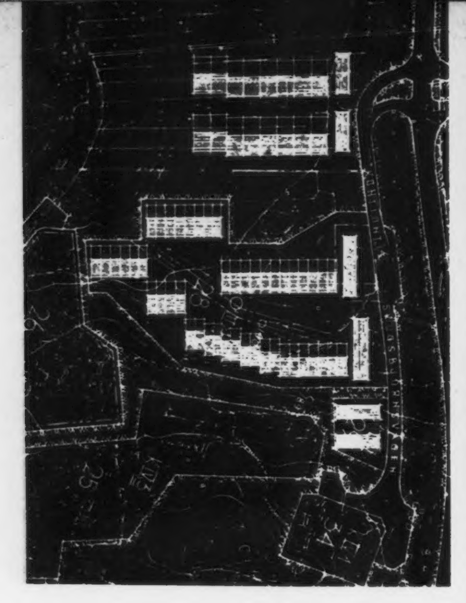


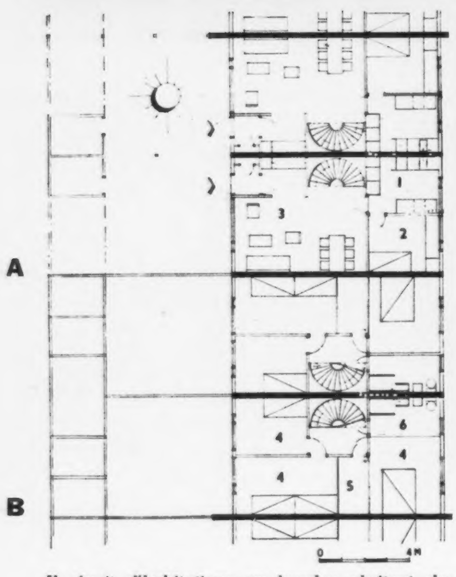
Photo Havas

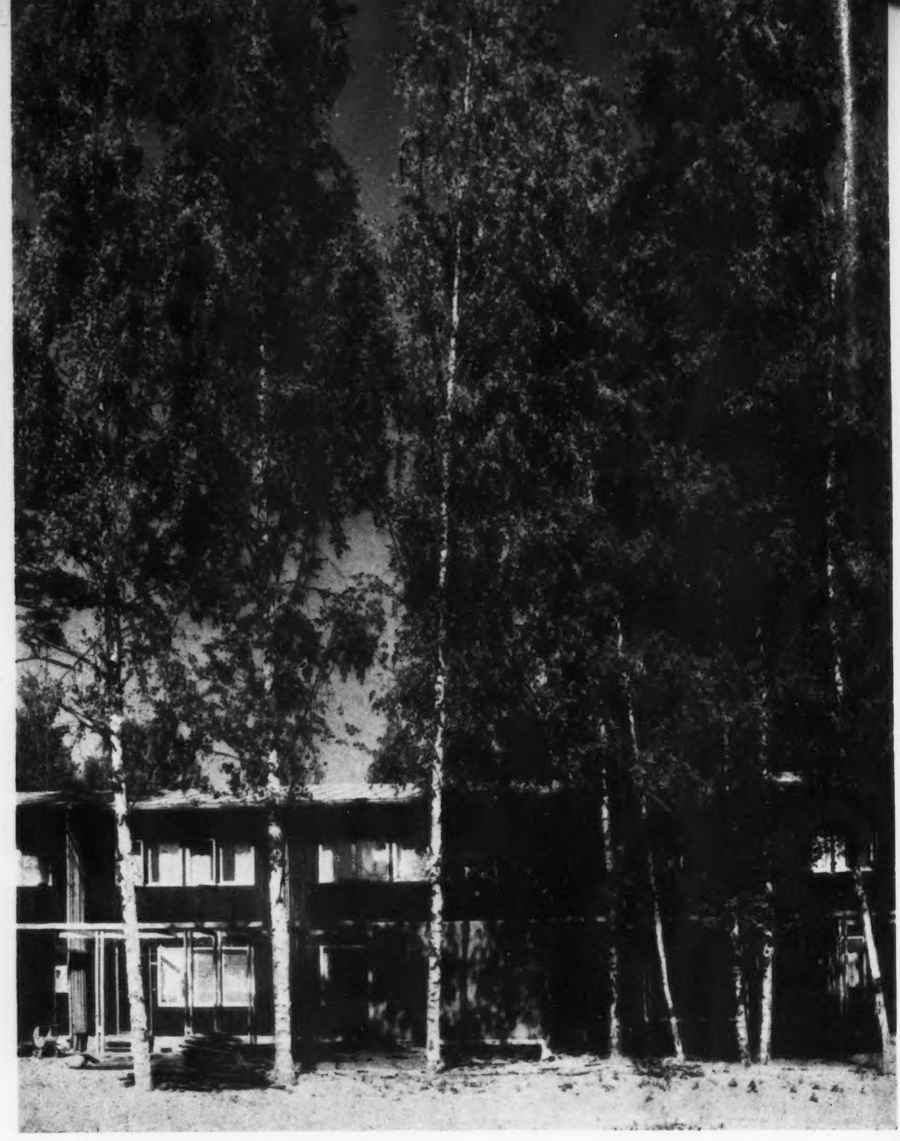


1 | 2
| 4
3 |

1. Coupe. 2. Vue axonométrique montrant le système de préfabrication : l'ossature, les planchers et les parois sont formés d'éléments de béton précoulés sur le chantier. Les éléments de parois extérieures assurent une large flexibilité. Trame modulaire de 1,20 m. 3. Plan partiel d'étage courant. 4. Façade.







HABITATIONS EN BANDE CONTINUE

K. ET H. SIREN, ARCHITECTES

Il s'agit d'habitations en bandes abritant des appartements en duplex qui formeront deux groupes distants d'un kilomètre l'un de l'autre d'un volume total de 30.000 m³ de volume bâti. Construction par préfabrication (voir détails en p. 113).

1 et 2. Deux vues de façade. 3. Détail de façade. 4. Plan-masse. 5. Plan d'un appartement : A. Rez-de-chaussée. B. Etage : 1. **Cuisine.** 2. **Chambre de service.** 3. **Séjour.** 4. **Chambre.** 5. **Débarras.** 6. **Salle de bains.**

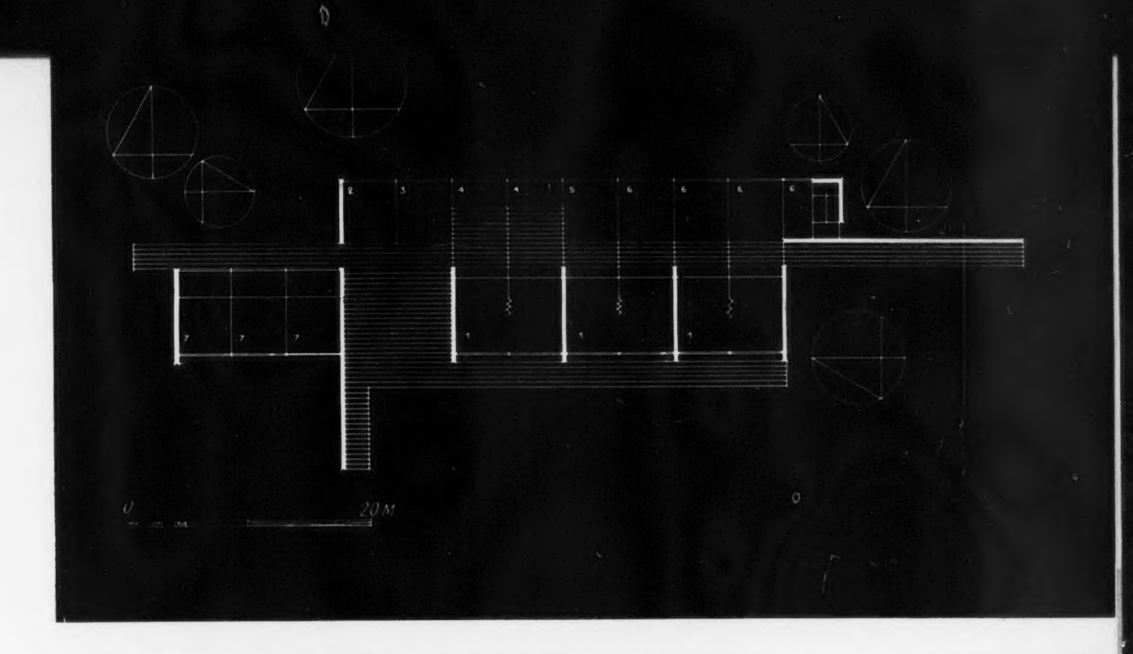
4 | 1
5 |
3 | 2







TAPIOLA





JARDIN D'ENFANTS

VILJO REWELL, ARCHITECTE

Ce jardin d'enfants dessert la partie actuelle-nent réalisée de l'Unité d'habitation. Il comprend es salles de jeux et dortoirs nécessaires aux nfants ainsi que les services d'administration orrespondants. Murs de refend porteurs en bri-ues. Eléments de remplissage en bois, toit en miante-ciment ondulé.

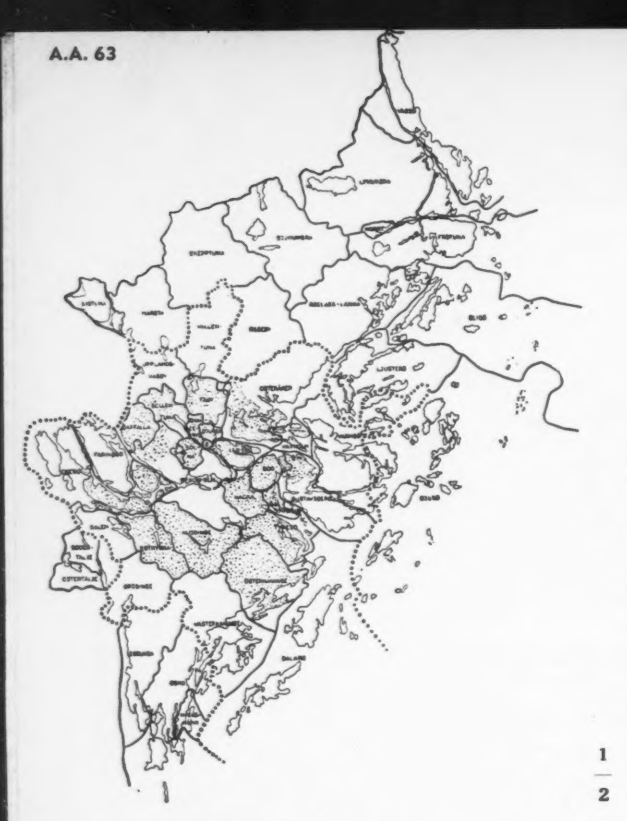
1
2
3

. Plan : 1. **Salle de jeux.** 2 **et** 3. **Administration et alle des professeurs.** 4. **Dépôt.** 5 **et** 6. **Dortoirs.** 7. **Salle des tout-petits. 2 et 3. Deux vues de façade u jardin d'enfants.**



RÉORGANISATION DE STOCKHOLM

BUREAU D'URBANISME DE LA VILLE. SVEN MARKELIUS, ARCHITECTE EN CHEF



1
—
2

1. Plan régional de Stockholm montrant, en grisé, la zone d'influence de la ville. 2. Une vue de la vieille ville, noyau de la cité contemporaine.

La réorganisation de Stockholm, dont nous avions esquissé les principes dans notre numéro 54, page 19, se réalise actuellement très rapidement.

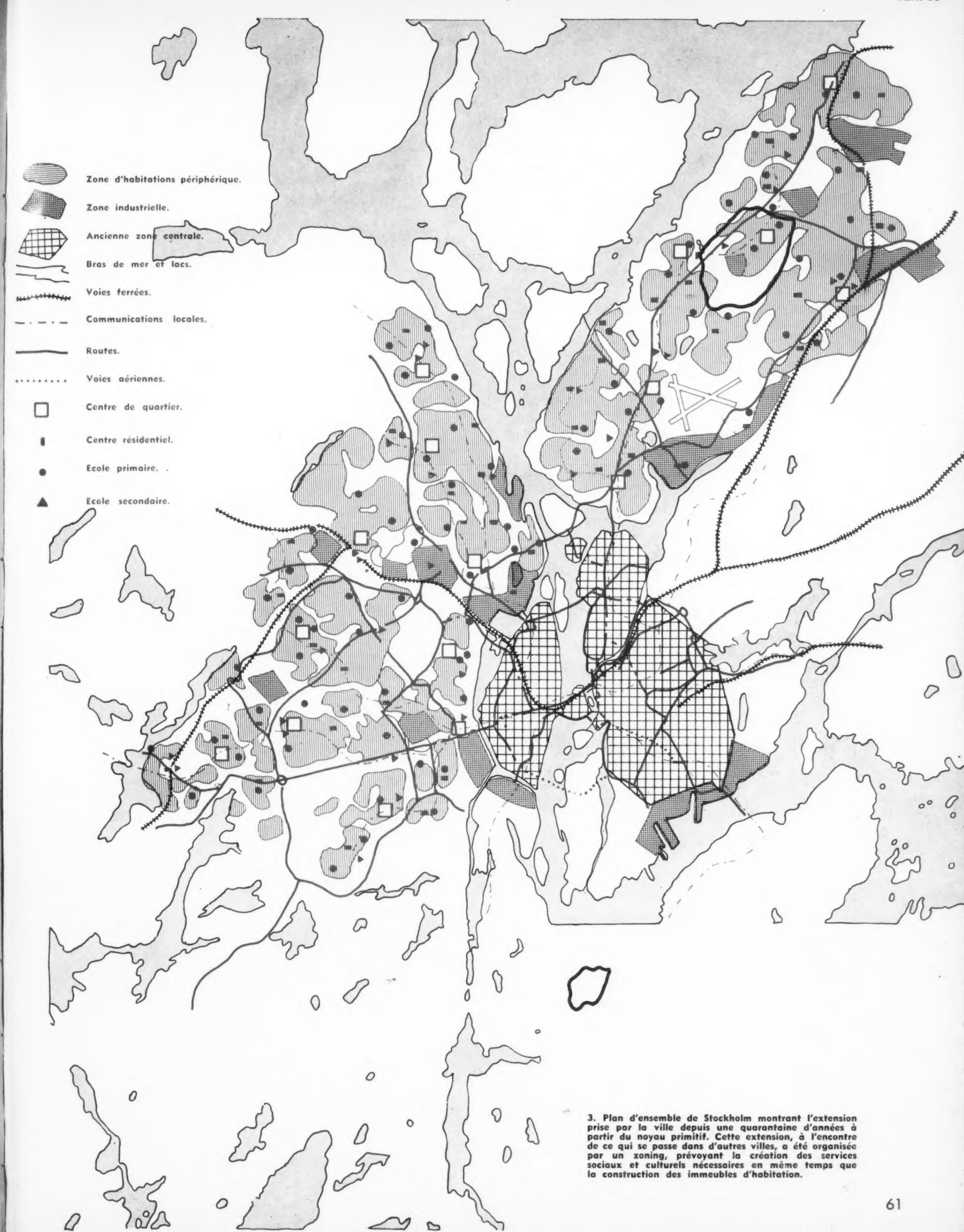
Comme nous l'avons déjà signalé, il faut tenir compte des deux aspects fondamentaux de cette réalisation : d'une part, la remodélation du cœur de la ville ; d'autre part, le plan d'extension comportant, entre autres, la création de cités satellites semi-autonomes, un peu sur le modèle anglais (Vallingby par exemple).

Ce double aspect de l'urbanisme doit permettre selon les prévisions du plan directeur élaboré par les soins du Bureau d'Urbanisme, de renverser les rapports de populations du centre et de la périphérie, rapport actuellement en faveur du premier. On prévoit qu'aux environs de 1960 le rapport actuel sera inversé : les parties périphériques abriteront 500.000 personnes ; la zone centrale : 400.000.

D'une telle décongestion du centre découlent certaines opérations corollaires et en particulier : redistribution des lieux de travail pour raccourcir les parcours, construction de voies de communications nouvelles pour faciliter les contacts entre les principaux secteurs. Le problème urbain traditionnel des cités européennes est d'ailleurs aggravé par la topographie particulièrement difficile de la ville, située sur un terrain rocheux et traversée par des bras de mer. Il faut tenir compte, en outre, de l'accroissement rapide du nombre des automobiles (une pour dix en 1952, une pour huit en 1955), accroissement qui remet en question l'efficacité de mesures qui, il y a quelques années, apparaissaient audacieuses. Nous nous proposons d'examiner aujourd'hui, d'une part, les principales mesures tendant à la réorganisation du centre de la ville, et, d'autre part, de présenter l'exemple d'une cité satellite semi-autonome, Vallingby, actuellement presque complètement achevée.

Malgré la décentralisation très poussée des lieux de travail, objectif du plan directeur, le centre, en bordure du bras de mer, conservera sa prééminence (290.000 lieux de travail dans le centre pour 160.000 dans la périphérie) concentration entraînant un trafic considérable.

Photo Office National du Tourisme Suédois.



3. Plan d'ensemble de Stockholm montrant l'extension prise par la ville depuis une quarantaine d'années à partir du noyau primitif. Cette extension, à l'encontre de ce qui se passe dans d'autres villes, a été organisée par un zoning, prévoyant la création des services sociaux et culturels nécessaires en même temps que la construction des immeubles d'habitation.

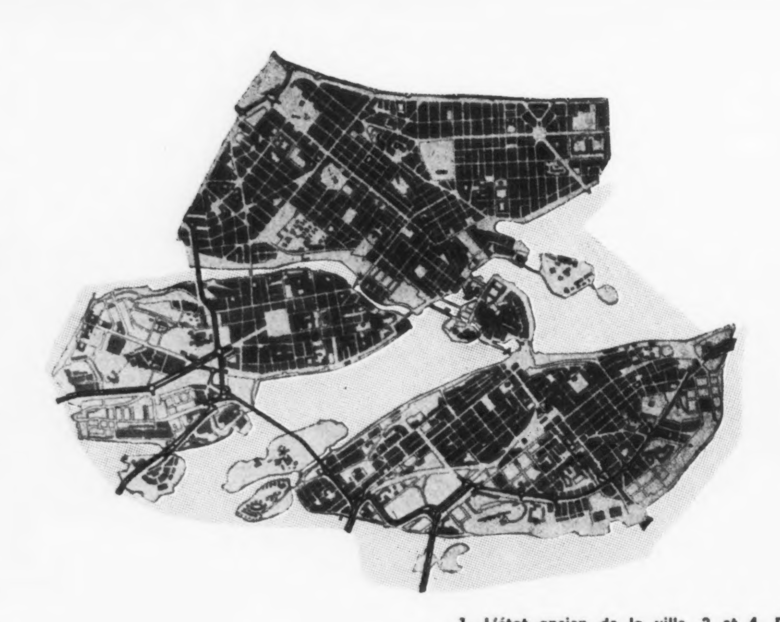




On peut se demander, d'ailleurs, si les directives du plan seront suivies intégralement ou si, comme certains le réclament, l'exploitation des zones centrales sera accentuée. Depuis plus de vingt ans, les nécessités du trafic ont une influence croissante sur l'urbanisme et l'aspect de la ville. Ce phénomène est particulièrement sensible aux endroits où le trafic des véhicules est le plus intense, aux points de franchissement des bras de mer, ce qui a amené la réalisation de ponts en béton armé reliant les parties séparées par la mer ou les lacs et du nœud de communications en forme de trèfle, connu sous le nom de Slussen et qui fut la première réalisation de ce genre en Europe (1936). L'intensification, dès avant la guerre, de la construction en hauteur des immeubles d'appartements et bureaux, fut un corollaire de cette évolution. C'est pourtant le vieux quartier des affaires situé au Nord du bras de mer dit quartier Norrmalm qui pose les problèmes les plus difficiles. Rappelons pour mémoire que Le Corbusier consulté en 1934 proposa la destruction de ce quartier et la réalisation d'une cité d'affaires verticale.

Le bureau d'urbanisme de la ville sous la direction de Sven Markelius s'engagea plus récemment dans une voie plus prudente de transformation qui fut suivie d'exécution. Un service administratif spécialisé, dépendant du Conseil municipal et du Bureau d'Urbanisme est en voie d'exécuter les plans afférant à cette zone.

La réorganisation se fait simultanément sur deux plans. Sur le plan juridique, certaines zones sont expropriées : les propriétaires reçoivent la contrepartie, soit en argent, soit en mètres carrés de surface bâtie dans les immeubles nouvellement aménagés (commerciaux et administratifs).



1 | 2 / 3 / 4 | 5 | 6 / 7 / 8 / 9

1. L'état ancien de la ville. 2 et 4. Deux vues d nœud routier de Slussen, le premier réalisé en form de trèfle (Tage et William Olson, urbanistes). 3. L zone centrale de la cité. 5. Immeuble de bureaux prè de Slussen. Au premier plan, ascenseur menant au res taurant suspendu. Cet ascenseur facilite, en outre, le communications entre la partie basse et la partie haut de la ville. 6. Le premier gratte-ciel de Stockholm : l tour Bonnier (Tengbom, architecte). 7 et 8. Le servic d'expédition et des postes de la gare et son annex (Lewerentz, architecte). 9. Jardin d'enfants dans l centre de Stockholm.













Sur le plan technique, la décongestion de cette zone se traduit en premier lieu par l'aménagement de nouvelles voies de grande communication partiellement souterraines. Le zoning qui en résulte groupe en des ensembles organiques les entreprises commerciales et les administrations de la ville. Cette transformation traduit une tendance à la concentration des entreprises de certaines zones.

D'autre part, le plan prévoit, à la jonction de la nouvelle voie Nord-Sud et de la principale artère commerciale existante, l'édification d'un centre commercial et culturel formé par cinq immeubles de dix-huit étages et diverses annexes.

Ce centre peut être considéré en quelque sorte comme l'écho sans doute lointain, de la cité verticale proposée par Le Corbusier. C'est en effet la première fois que la réalisation d'une formule nouvelle est tentée.

Contrairement aux autres parties de la ville où les densités seront réduites (élimination d'industries insalubres ou d'habitations) ou maintenues, on a tenu ici à les accroître sensiblement, mais on peut regretter que les espaces libres ne semblent pas avoir été augmentés dans la même proportion, ce qui nuit certainement au projet.

Pour faire face aux nécessités du trafic et du parking, on a prévu un certain nombre d'aménagements souterrains à plusieurs niveaux.

D'autre part, pour compléter les rues commerçantes réservées uniquement aux piétons, on a aménagé les terrasses des bâtiments annexes en promenade-jardin, créant ainsi plusieurs niveaux de circulation pour les piétons.

Le premier « gratte-ciel » est actuellement en voie de réalisation. Il donnera à la ville un aspect nouveau ; les projets et maquettes révèlent dès maintenant une architecture valable, un édifice qui, en dépit de ses dimensions, conservera une échelle humaine par ses proportions et le soin apporté aux détails.

A. S.





Photo Lennart Falk.

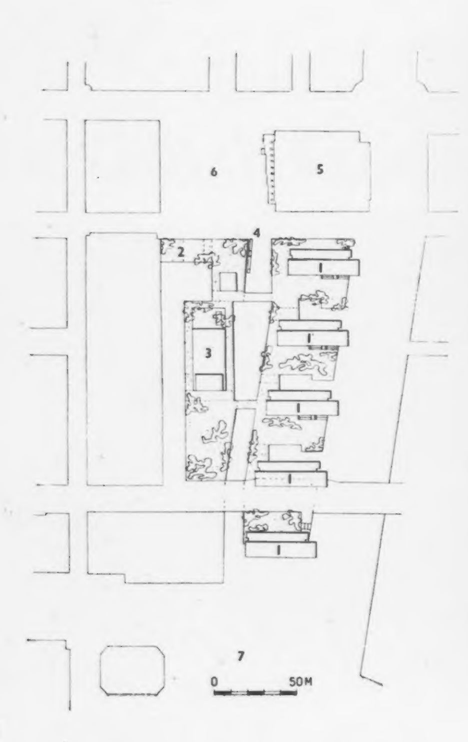


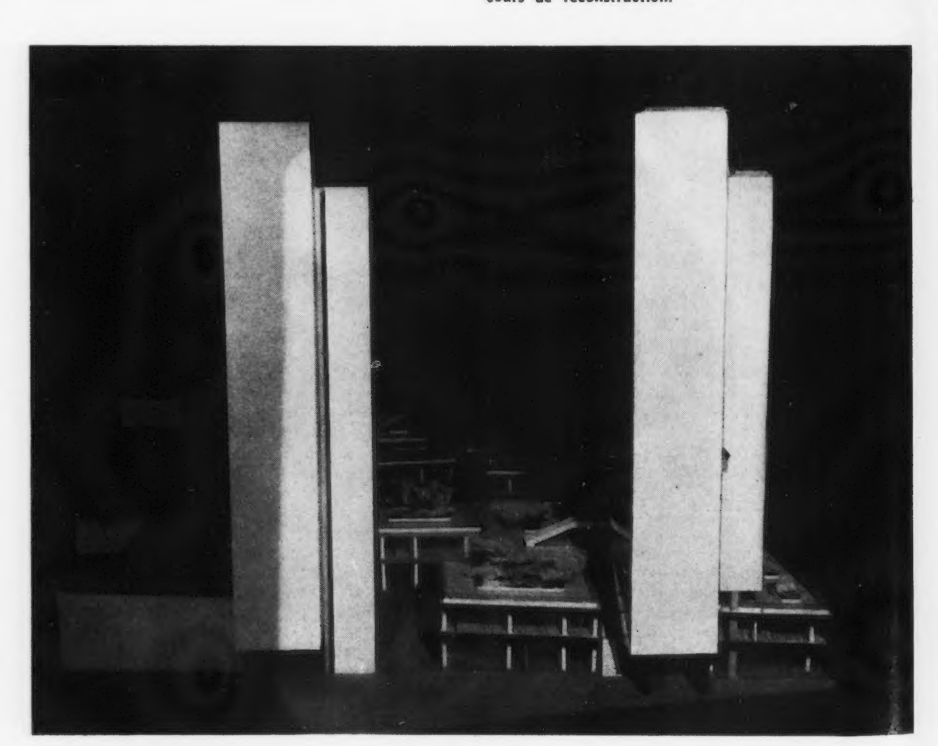
NOUVEAU CENTRE D'AFFAIRES DE STOCKHOLM

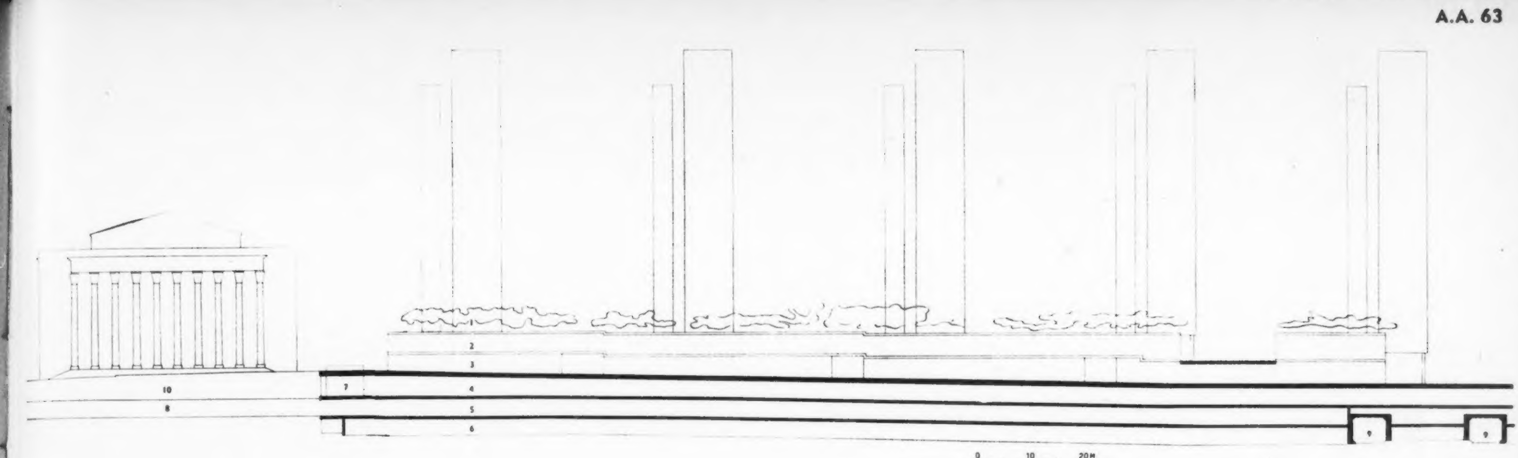
DAVID HELLDEN, ARCHITECTE DES IMMEUBLES HAUTS

1	6	7	
2		8	
3	4	5	9

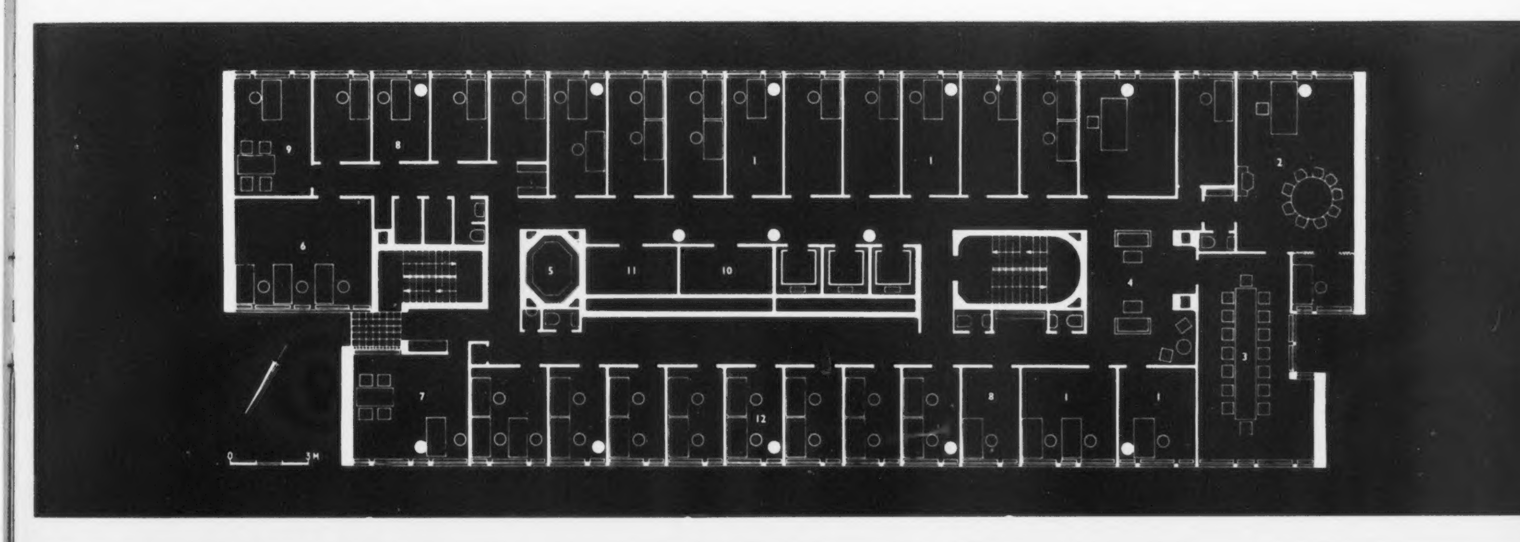
1. La salle des fêtes (Tengbom architecte).
2. Plan-masse de la zone centrale réaménagée, dite Nedre Normalm. En couleur, le métropolitain.
3. Plan du nouveau Centre d'Affaires :
1. Immeubles hauts. 2. Terrasses. 3. Théâtre. 4. Escalier menant aux terrasses de verdure. 5. Salle des fêtes existante. 6. L'ancienne place. 7. La nouvelle place aménagée dans la ville ancienne.
4. Maquette des immeubles hauts vus de la nouvelle voie de circulation.
5. Maquette d'ensemble. A gauche, la salle des fêtes. A droite, les magasins.
6. Une vue des chantiers du Centre d'Affaires en cours de reconstruction.



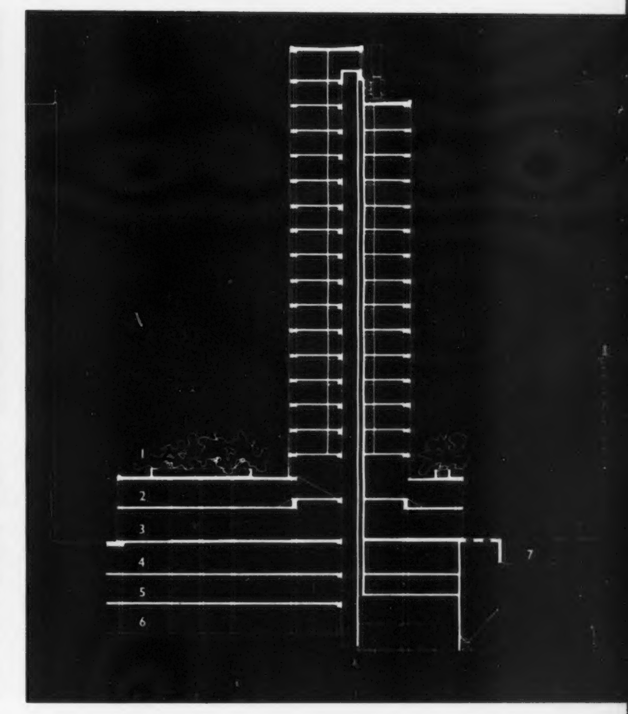


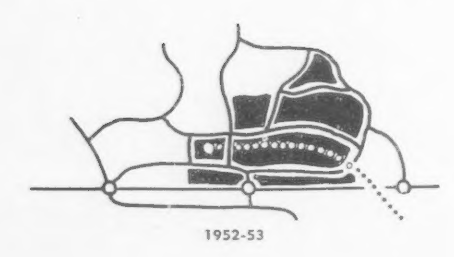


7. COUPE LONGITUDINALE SUR LES IMMEUBLES HAUTS : 1. Terrasse plantée. 2. Deuxième étage des magasins. 3. Premier étage des magasins. 4. Dépôt. 5. Garage. 6. Sous-sol. 7. Rampe automobiles. 8. Niveau de la place. 9. Tunnel du métro. 10. Escalier salle de concert. 8. PLAN D'ETAGE COURANT D'UN IMMEUBLE HAUT : 1. Bureau. 2. Direction. 3. Salle de conférences. 4. Réception. 5. Gaines. 6 et 8. Assistant. 7. Chef d'atelier. 9. Chef de fabrication. 10. Ascenseurs. 11. Archives. 12. Dessinateurs. 9. COUPE TRANSVERSALE SUR UN IMMEUBLE HAUT : 1. Terrasse plantée. 2. Etage des magasins. 3. Rez-de-chaussée des magasins. 4. Dépôt. 5. Garage et dépôt. 6. Garage. 7. Rampe.

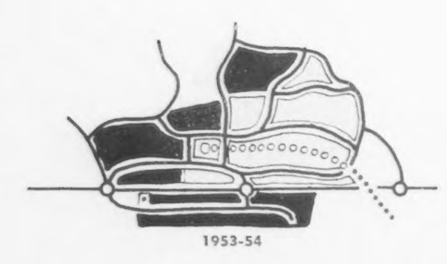







1952-53

VALLINGBY, CITÉ SATELLITE DE STOCKHOLM


1953-54


1954-55

Une importante cité-satellite a été construite à Vallingby, à une quinzaine de kilomètres de Stockholm, et reliée à la capitale suédoise par le métro.

La préoccupation primordiale a été de créer un milieu urbain autonome : la formule de la cité-dortoir appliquée dans la plupart des unités résidentielles récemment construites, fait place ici à une nouvelle expérience.

Vallingby, réalisé dans des délais relativement rapides, possède des services communs extrêmement importants qui contribuent à « lier » l'habitant à son lieu de résidence : centre industriel, centre d'affaires, magasins, bureaux, centre culturel, église.

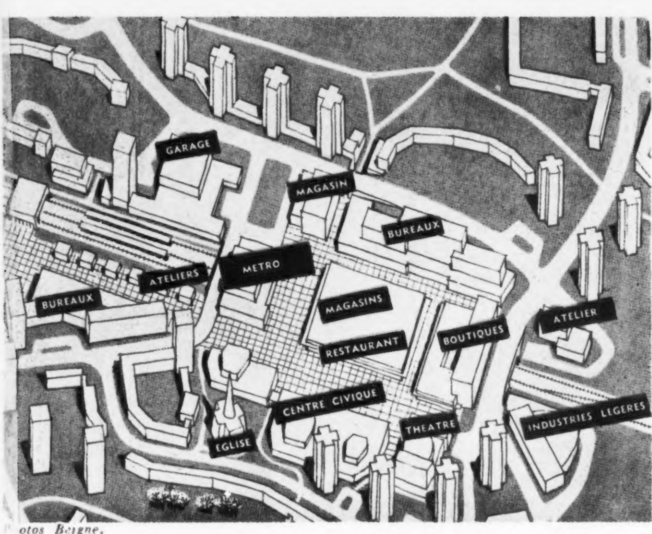
Les organisateurs de cette communauté voudraient que, dans un avenir relativement proche, un membre de chaque famille travaille sur place (c'est-à-dire en fait un tiers de la population). Bien que la décentralisation industrielle ou administrative semble moins difficile à réaliser que dans les nouvelles villes anglaises, il ne manque cependant pas de difficultés.

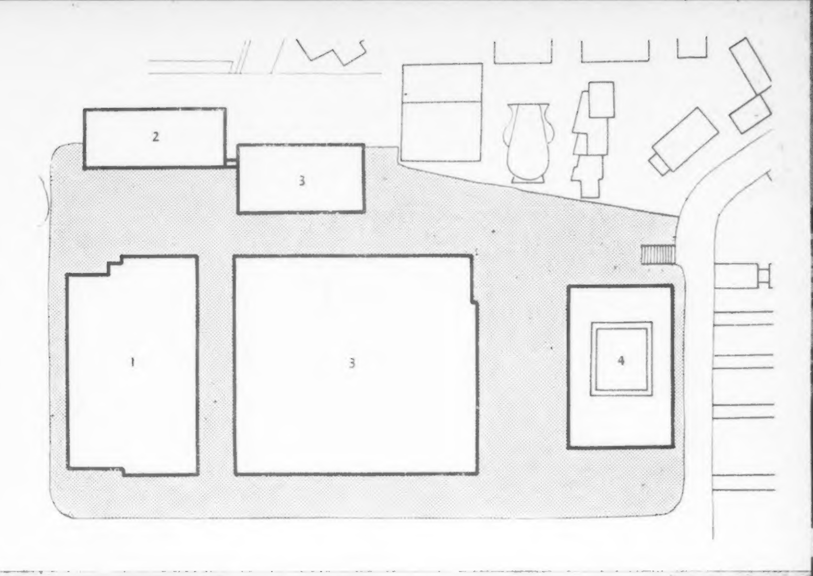
Le nouveau centre commercial constitue, lui, une véritable réussite et l'on vient même du cœur de Stockholm, voir ce premier centre d'affaires suédois. On peut le considérer comme un témoignage intéressant en faveur d'une formule de décentralisation commerciale qui prépare peut-être un mouvement en ce sens dans les domaines administratif et culturel.

Les habitations avec leurs services secondaires : crèches, magasins de première nécessité, blanchisserie, etc., sont groupées autour du noyau central. La recherche de l'économie a amené une construction simple où des jeux de couleurs en façade ont permis de créer une ambiance. Des immeubles bas alternent avec des immeubles hauts et l'implantation dépend souvent de la topographie du terrain. La distance maximum séparant le centre civique des habitations est de 900 mètres.

A. S.

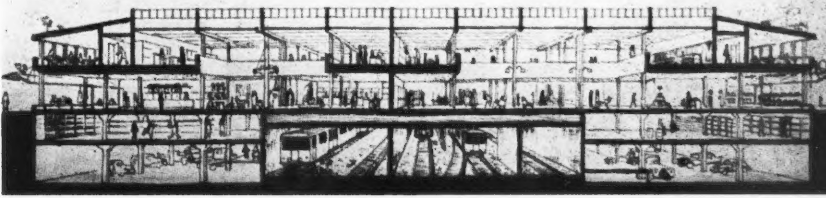


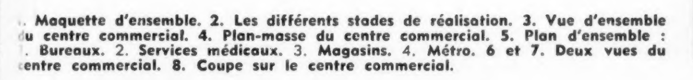




otos Beigne.







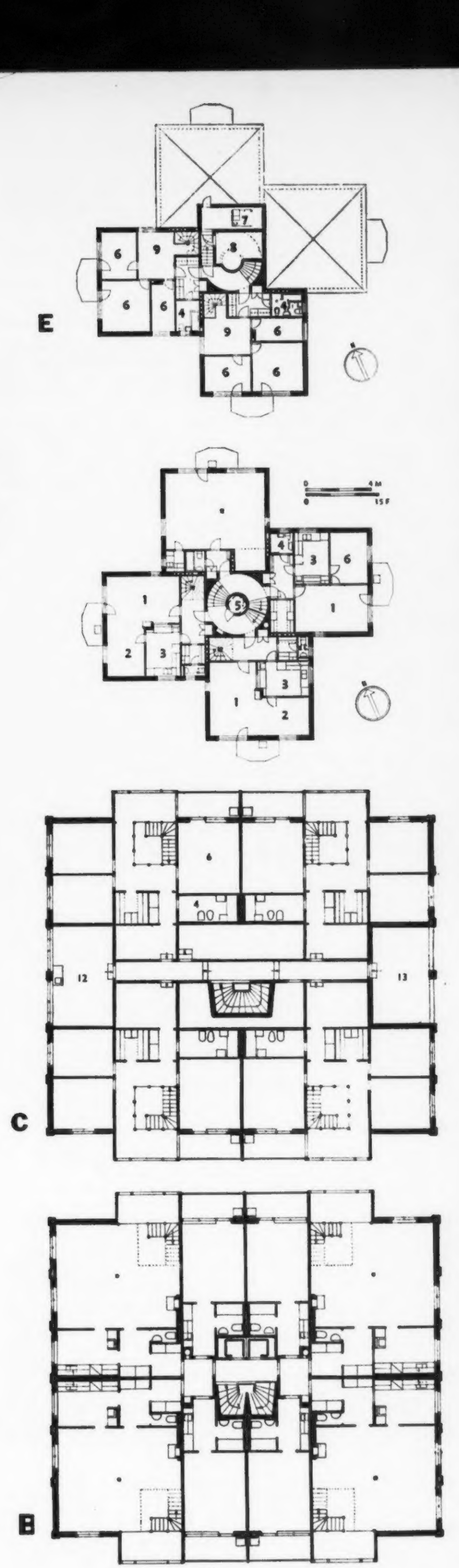
. Maquette d'ensemble. 2. Les différents stades de réalisation. 3. Vue d'ensemble u centre commercial. 4. Plan-masse du centre commercial. 5. Plan d'ensemble : . Bureaux. 2. Services médicaux. 3. Magasins. 4. Métro. 6 et 7. Deux vues du entre commercial. 8. Coupe sur le centre commercial.





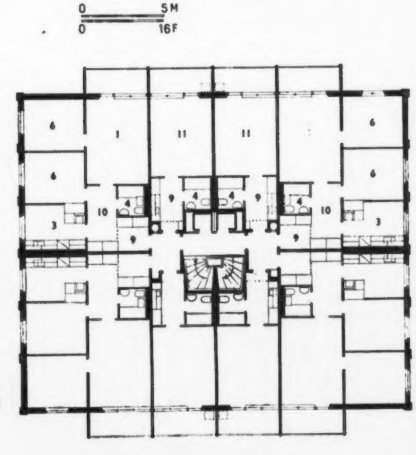
VALLINGBY. CITÉ SATELLITE DE STOCKHOLM

1. Vue d'ensemble de Vallingby en cours de réalisation : le centre d'affaires, sous lequel se trouve la gare du métro est entouré d'immeubles hauts. Parking sur le terre-plein à droite du Centre. 2. Quelques exemples de groupement des différents types d'immeubles. 3. Vue d'ensemble d'un groupe résidentiel H.J. Klemming, architecte, et plan partiel des immeubles de trois étages construits selon un système de coffrage standard en éléments modulés.



4. Immeuble de bureaux au fond, immeuble-tour et immeuble bas d'habitation. L'immeuble-tour abrite des appartements en duplex. Plans : D. Niveau inférieur ; E. Niveau supérieur.





5. Immeuble-tour, H.J. Klemming, architecte. Remplissage par panneaux de béton vibré. Cet immeuble abrite des appartements à un et à deux niveaux et des studios : A. Plan d'étage d'appartements à un niveau. B. Niveau inférieur, et C. Niveau supérieur d'appartements en duplex.

1. Séjour. 2. Repas. 3. Cuisine. 4. Bains. 5. Ascenseur. 6. Chambre. 7. Séchoir. 8. Chaufferie. 9. Entrée. 10. Hall. 11. Studio. 12. Atelier. 13. Terrasse.





UNE UNITÉ RÉSIDENTIELLE A VALLINGBY

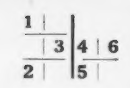
PROFESSEUR PAUL HEDQUIST, ARCHITECTE
R. ET M. MAKOVSKY, COLLABORATEURS

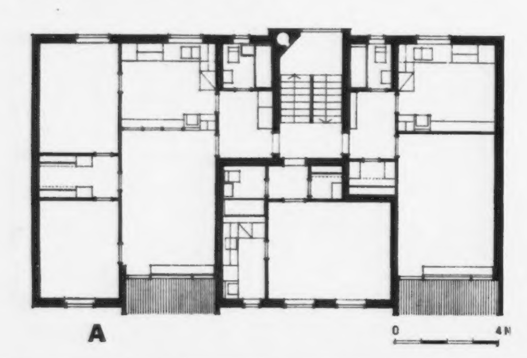
La construction de cette unité résidentielle, située dans l'une des parties élevées de la nouvelle cité satellite, a été commencée dès l'été 1953. Le plan d'urbanisme était déjà arrêté. Il ne paraissait pas extrêmement attachant, mais le temps manquait pour le reconsidérer en entier. Néanmoins, une collaboration entre l'architecte et le service d'urbanisme de la Société de Construction municipale, a rendu possible la réalisation d'un plan d'urbanisme plus souple, permettant dans les zones prévues, un certain nombre de modifications dans l'organisation des bâtiments.

Selon le plan d'urbanisme initial, les habitations devaient occuper une surface de 12.000 mètres carrés. L'intention de l'architecte a été de créer un véritable paysage urbain dans lequel les immeubles-tours mettraient leur accent, contrastant avec des constructions plus basses, les bâtiments étant répartis dans des espaces verts. Il en résultait une assez grande diversité dans la forme et l'implantation des édifices. Malheureusement, il fut impossible de réaliser les immeubles-tours prévus à cause des limitations de hauteur des règlements d'urbanisme.

Différents types d'immeubles : *Immeubles à couloir extérieur abritant des appartements en duplex. Façades par éléments préfabriqués en bois. Béton banché en sous-sol. Immeubles hauts : murs porteurs en briques. Isolation par fibre pleine de bois. Parpaings de béton léger. Immeubles de 3 à 5 étages abritant des appartements à un niveau*

1. Vue d'ensemble de l'unité résidentielle. 2. Façade et plan d'étage (B) d'un immeuble de trois étages. 3. Façade et plan d'étage (A) d'un immeuble de 4 étages avec larges loggias. 4 et 5. Façade, détail et plans d'étages (C niveau inférieur et D niveau supérieur) d'un immeuble à galeries extérieures abritant des appartements duplex. 6. Façade et plan d'étage (E) d'un immeuble de 5 étages.



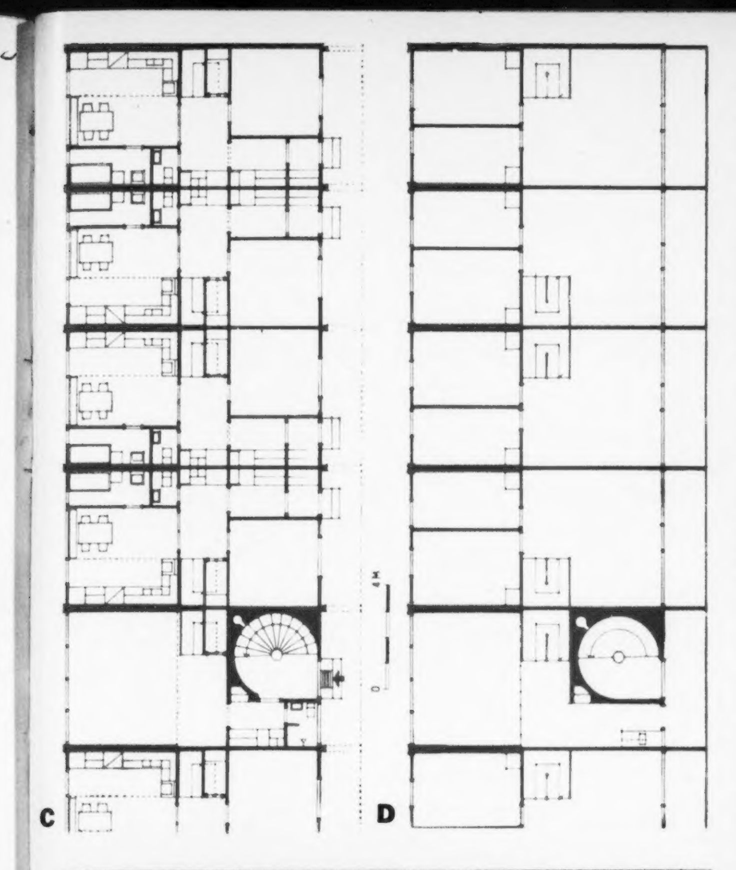




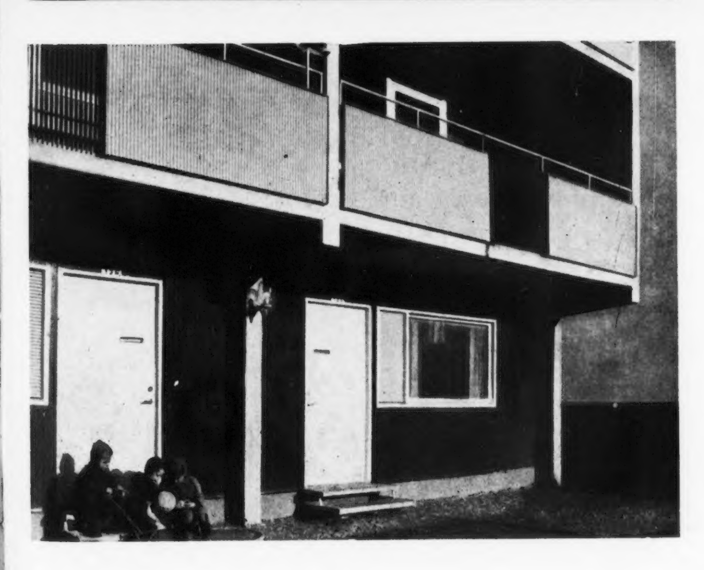
Photos Lennart Olson.



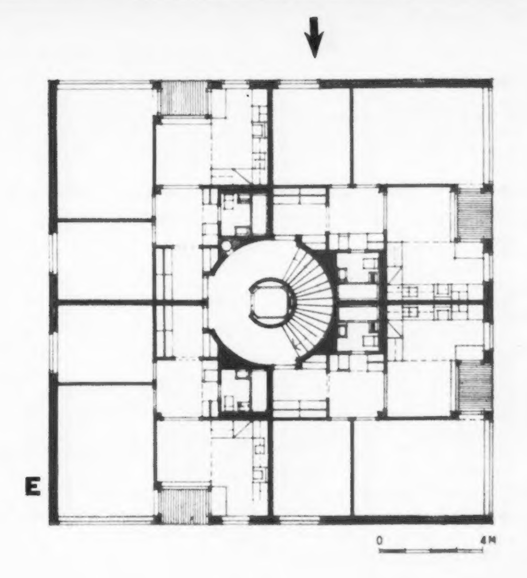



C
D
0
4M








E
0
4M

SUÈDE

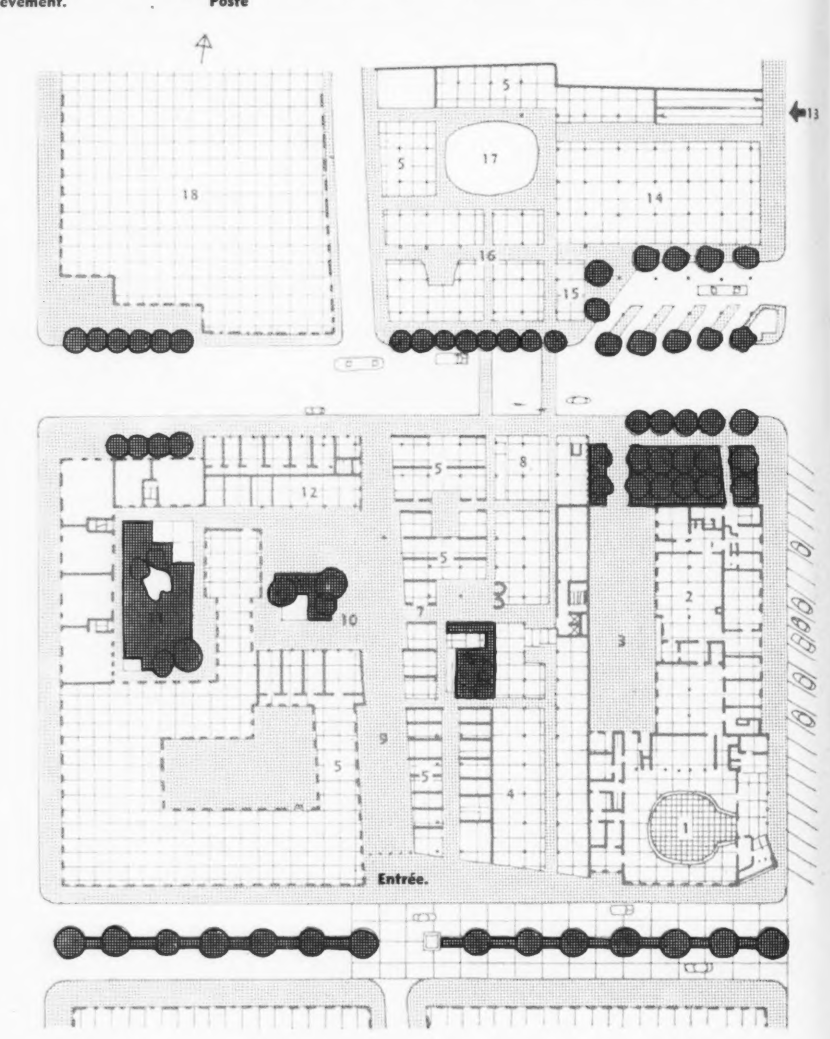
Hôtel Centre Commercial en voie d'achèvement. Poste

CENTRE COMMERCIAL DE LULEA

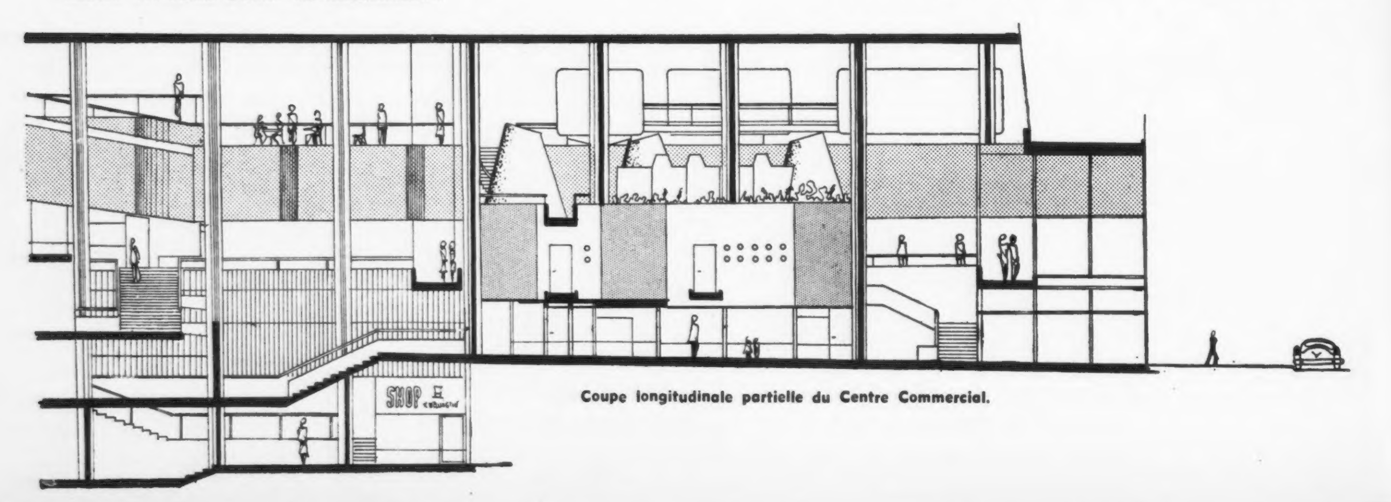
RALPH ERSKINE, ARCHITECTE

Lulea est une ville industrielle de 80.000 habitants, centre minier et port de la Suède septentrionale. Elle se trouve actuellement en plein essor. Un concours avait été organisé, il y a deux ans, en vue de la réalisation d'un centre commercial correspondant au développement immédiat et futur de la ville. L'architecte, lauréat du concours, a présenté un projet de conception originale, par lequel il a délibérément rompu avec la formule traditionnelle du « shopping center » composé de plusieurs bâtiments réunis par des voies de circulation automobile ou réservées aux piétons. Ici, l'ensemble des magasins, restaurants et services divers ont été groupés en un seul volume dont se détachent la poste et l'hôtel, affirmant à la fois leurs formes propres et leur lien avec l'ensemble.

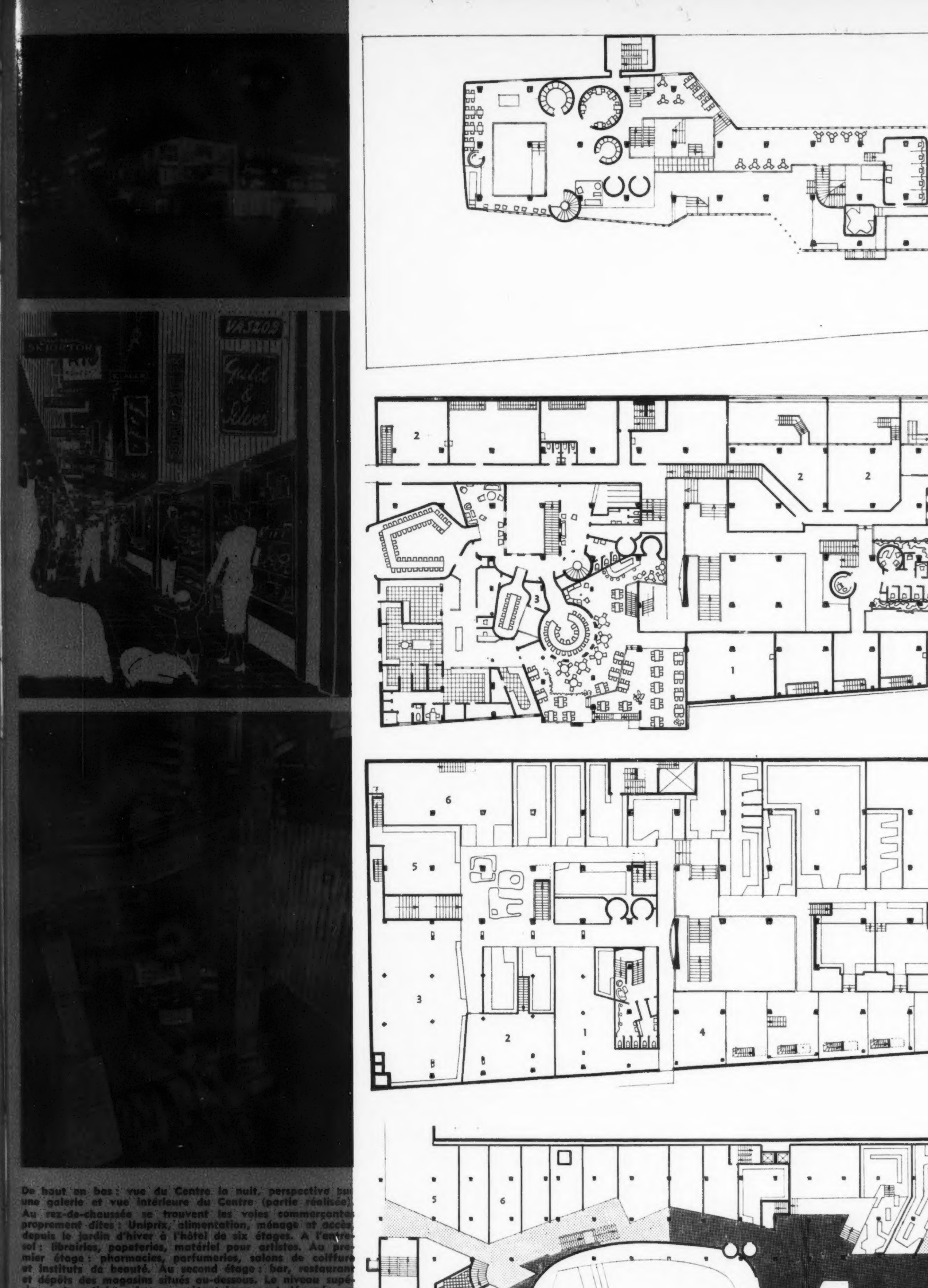
Les rues ont été remplacées par des galeries intérieures et des circulations à divers niveaux, les places, par de larges halls éclairés artificiellement et animés par des jardins d'hiver. L'organisation est analogue à celle d'une ville souterraine, ce qui se conçoit fort bien à cette latitude où le climat est particulièrement rigoureux, les jours courts, les nuits longues. Une partie seulement de ce centre est actuellement en voie d'achèvement ; le bureau de poste est déjà réalisé. Dès que l'ensemble des travaux sera achevé, nous nous proposons de revenir sur cette intéressante étude.



Plan d'ensemble du Centre commercial :
Partie construite : Poste. 1. Hall du Public. 2. Expédition. 3. Chargement et déchargement.
Partie en voie de réalisation : 4. Uniprix. 5. Boutiques. 6. Jardin d'hiver. 7. Accès hôtel et restaurant. 8. Magasins d'alimentation. 9. Voie de circulation.
Partie projetée : 10. Place. 11. Jardin pour enfants. 12. Salon de thé. 13. Rampes conduisant au parking. 14. Hall d'exposition d'autos. 15. Station d'autobus. 16. Marché couvert. 17. Jardin d'hiver. 18. Administration.



Coupe longitudinale partielle du Centre Commercial.



De haut en bas : vue du Centre la nuit, perspective sur une galerie et vue intérieure du Centre (partie réalisée). Au rez-de-chaussée se trouvent les voies commerçantes proprement dites : Uniprix, alimentation, ménage et accès depuis le jardin d'hiver à l'hôtel de six étages. A l'entresol : librairies, papeteries, matériel pour artistes. Au premier étage : pharmacies, parfumeries, salons de coiffure et instituts de beauté. Au second étage : bar, restaurant et dépôts des magasins situés au-dessous. Le niveau supérieur est partiel — la vue y étant largement dégagée, on y a prévu des lieux de détente : salles de lecture, bars, etc.
Plans : A. Sous-sol : 1. Cinéma. 2. Bar-cafeteria, cuisines. 3, 4, 5. Magasins spécialisés : meubles, céramiques, verreries, tapis, disques, instruments de musique, etc.
B. Niveau de l'entrée : 1. Mode. 2. Vêtements. 3. Tissus. 4. Photographie. 5. Quincaillerie. 6. Alimentation.
C. Deuxième étage : 1. Réserve. 2. Niveaux supérieurs des magasins. 3. Bar, restaurant, foyer, conférences.
D. Niveau supérieur. Restaurant de l'hôtel.





Photo Gerlach.

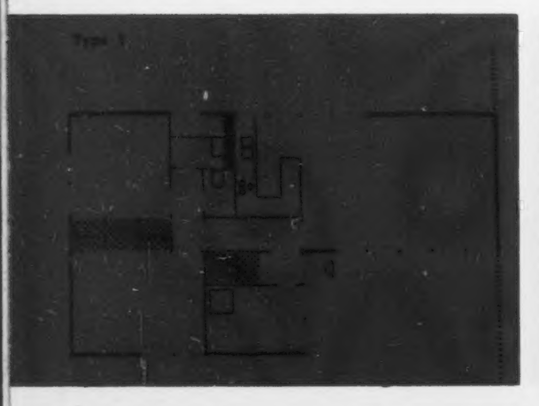
CITÉ EXPÉRIMENTALE DU

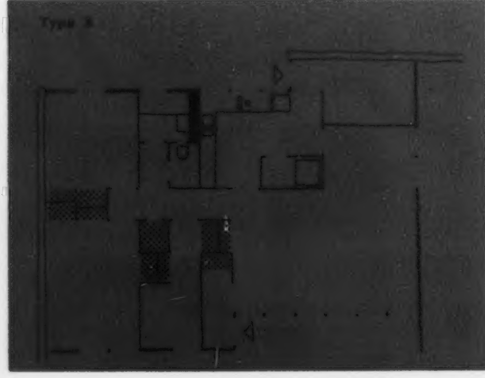
1. Vue d'ensemble. 2. Les séjours sont prolongés par des terrasses dallées privées. 3 et 4. Séjour et coin de repas ouvrant sur le jardin par un pan vitré.

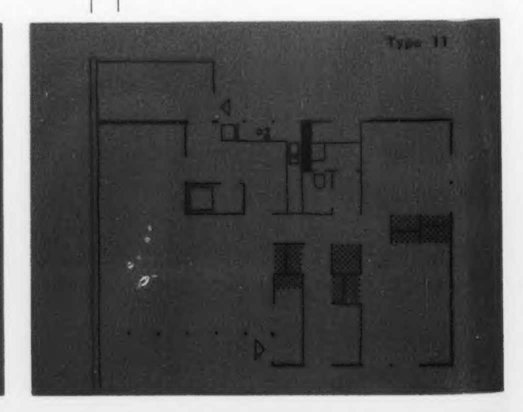
1 | 3
2 | 4

PLAN-MASSE.

15
14
1
13 12 11
2
10
9
GARAGE 3 4 5 6 7 8 ABRI

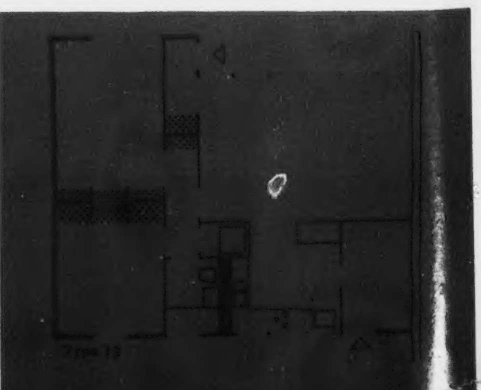












Pour permettre aux architectes de démontrer que des logements valables pouvaient être réalisés à partir d'un certain système de construction, il leur fut demandé d'édifier en quatre mois, sur un terrain mis à disposition par la municipalité de Vienne, un groupe expérimental de 15 maisons individuelles. Celles-ci, isolées, jumelées ou en bande continue, à un seul niveau sans grenier ni cave, comprennent : séjour, cuisine et bloc sanitaire équipés, deux ou trois chambres et nombreux rangements. La surface habitable varie de 66 à 112 m² (moyenne : 83 m²). Chauffage à gaz par air pulsé à écoulement lent (thermostat, répartition de l'air au sol, évents sous les fenêtres).

Huit maisons ont été entièrement équipées d'éléments de mobilier de série, de fabrication autrichienne, danoise, suédoise ou suisse, choisis à titre d'exemple en raison de leur qualité esthétique, de leur mode de fabrication ou pour leur facilité d'expédition.

La polychromie a été limitée au blanc, au noir et au gris ainsi qu'aux couleurs fondamentales : jaune, rouge et bleu, presque toujours en combinaison avec le contreplaqué laissé brut des rangements, parois et plafonds. Les couleurs fondamentales apparaissent seules à l'extérieur, en combinaison avec le bois et l'éternit.

L'implantation a été réalisée de telle sorte que l'intérieur de la cité soit à l'écart de la circulation des véhicules, et, à l'exception d'une allée, seulement desservi par des voies piétons. Plusieurs boxes ainsi qu'un abri couvert pour les voitures ont été aménagés en bordure de la voie d'accès à la cité.

La composition d'ensemble vise à éviter toute monotonie. On a cherché à montrer que des constructions de ce type permettent d'obtenir une agréable variété d'effets. Quoique toutes les maisons soient orientées au midi et de ce fait disposées parallèlement, il a été possible, par le jeu des redans et l'alternance des types ainsi qu'en utilisant les différences de niveau des terrasses, de créer des espaces libres intimes, dans le sens de la solution traditionnelle des faubourgs de Vienne. Enfin, ce mode de groupement réserve à chaque famille un maximum d'indépendance tout en sauvegardant l'unité de l'ensemble.



CENTRE AUTRICHIEN DE LA PRODUCTIVITÉ A VIENNE

ROLAND RAINER, ARCHITECTE. AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS DE C. AUBOCK ET JARDINS DE K.-P. FILIPSKY, ARCHITECTES

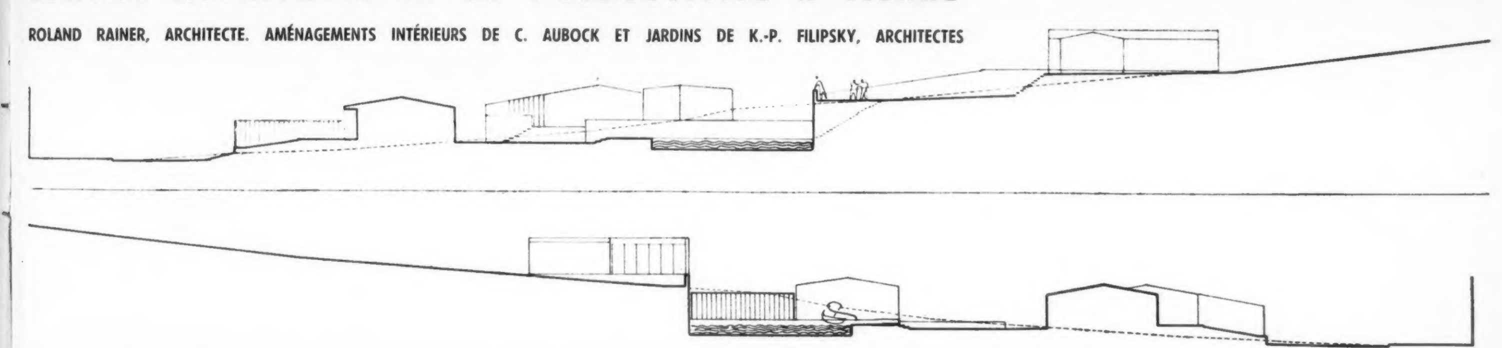
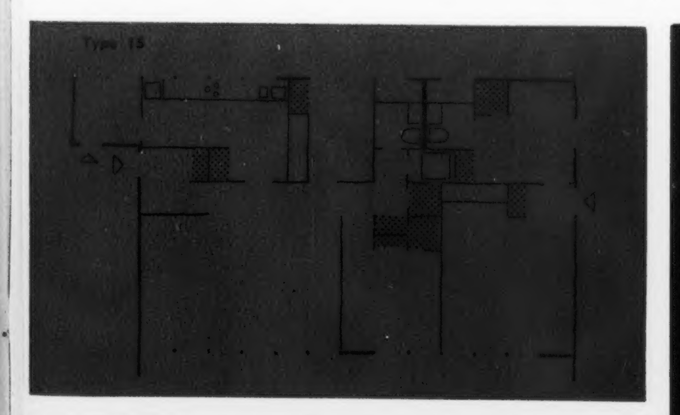
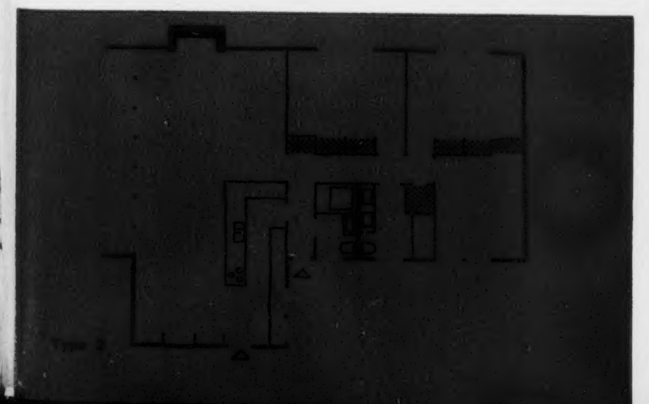
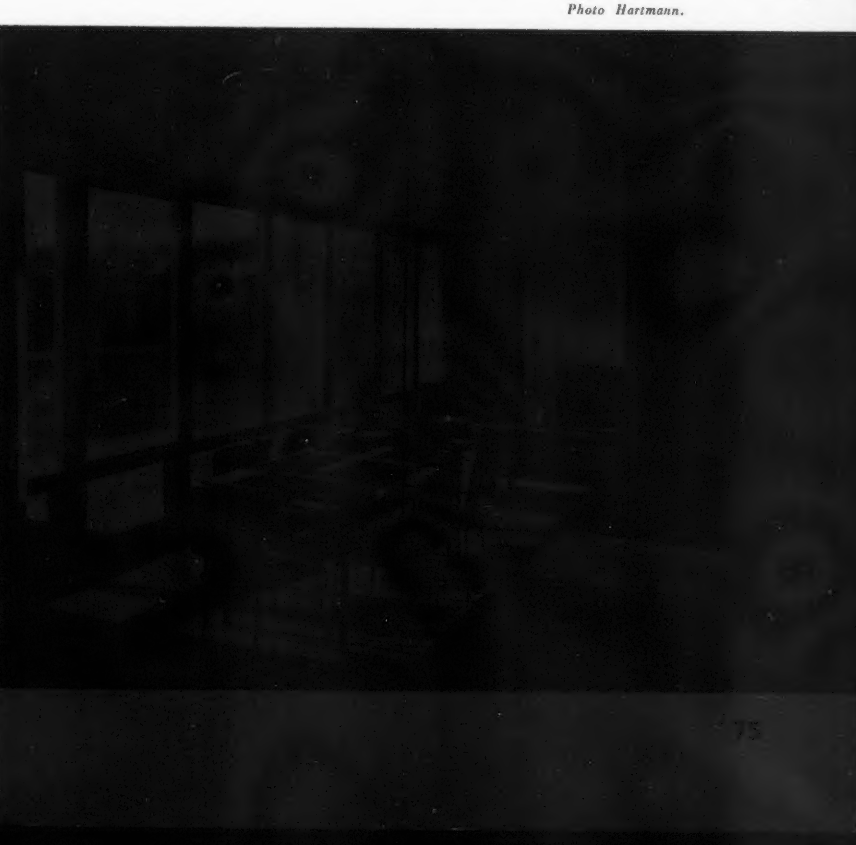




Photo Hartmann.







BERLIN-OUEST



Photo M. Szabo

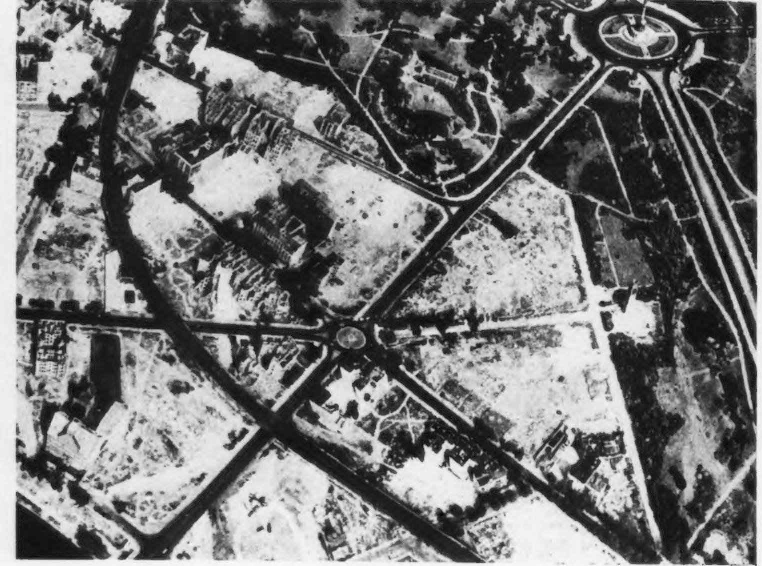
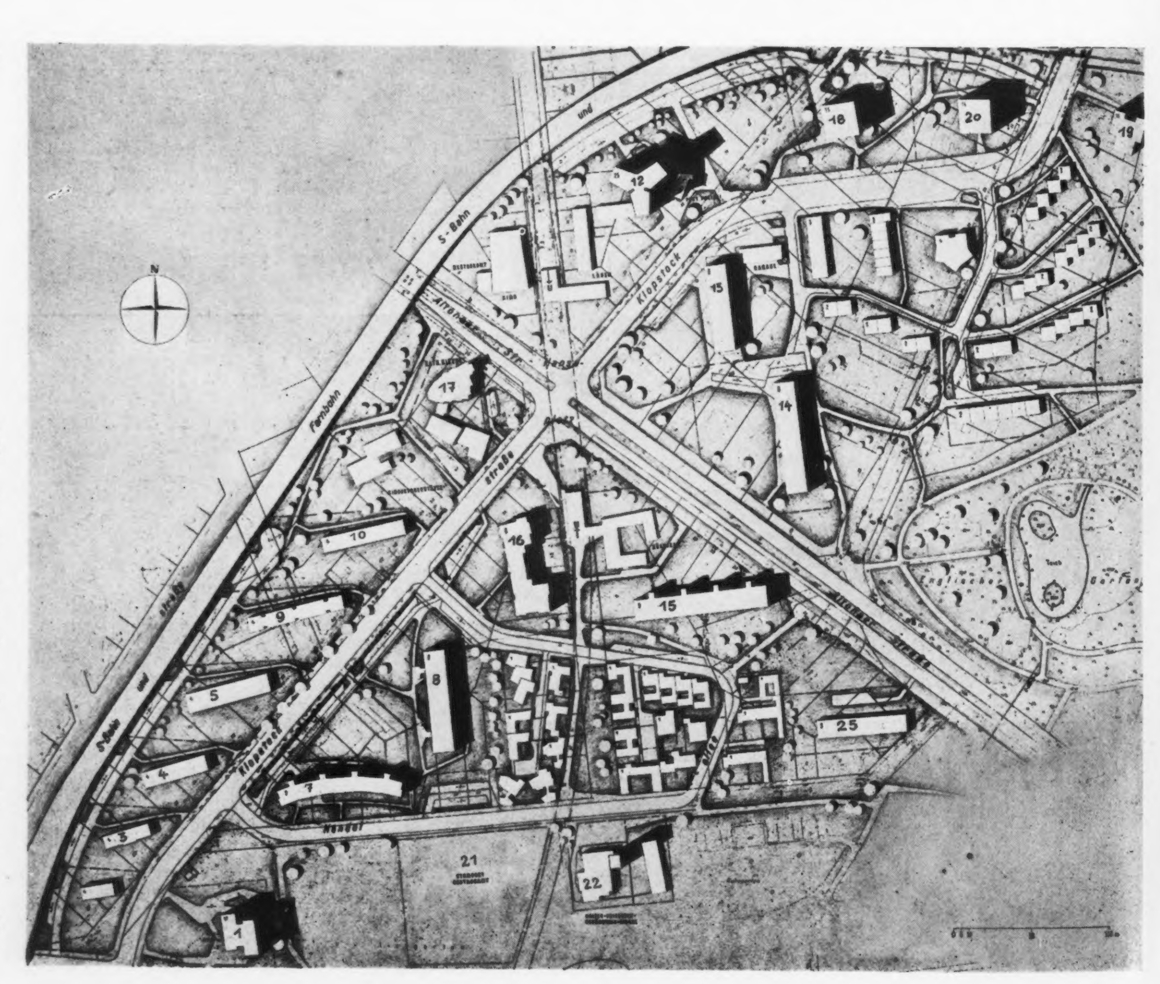


Photo Richter

RECONSTRUCTION DU QUARTIER HANSA

Ci-dessus : le quartier Hansa avant la guerre et après destruction.



Plan d'ensemble du projet montrant l'implantation des bâtiments qui seront réalisés par :

1. K. Müller-Rehm et G. Siegmann (Allemagne).
3. Alexander Klein (Isr.).
5. Günther Gottwald (A.).
7. W. Gropius (U.S.A.).
8. Pierre Vago (France).
9. H. Hoffmann et W. Luckhardt (All.).
10. Paul Schneider-Esleben (Allemagne).
11. H. Rudolf Plarre et E. Zinsser (All.).
12. L. Baldessari (Italie).
13. Egon Eiermann (All.).
14. Oscar Niemeyer Filho (Brésil).
15. F. Jaenecke et S. Samuelson (Suède).
16. Alvar Aalto (Finlande).
17. Wlily Kreuer (All.).
19. Hans Schwippert (All.).
20. R. Lopez, E. Beaudouin (France).
21. Hans Scharoun (All.).
22. Ludwig Lemmer (All.).
23. W. Düttmann (All.).
25. P. G. R. Baumgarten (Allemagne).

Ce plan n'est pas encore tout à fait définitif. Il sera complété incessamment.

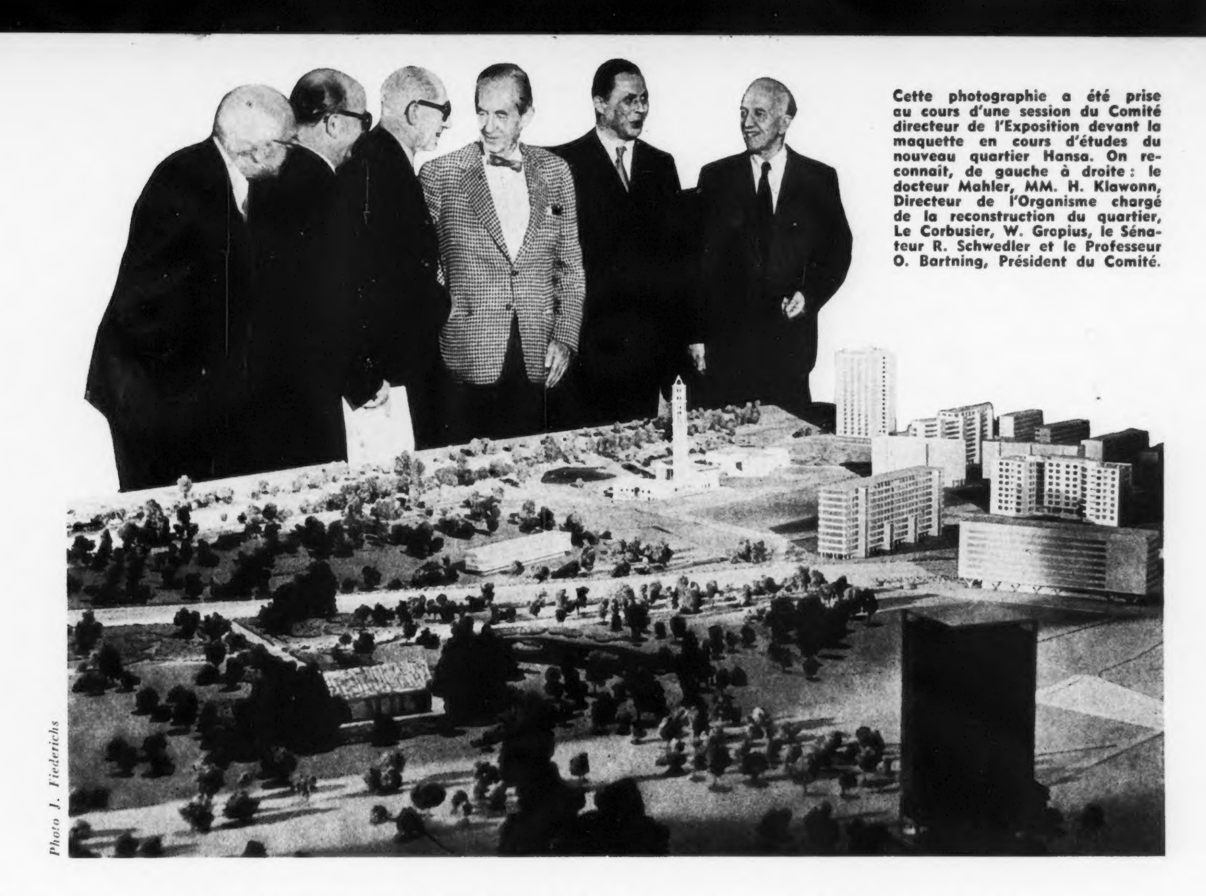


Photo J. Fiederichs

Cette photographie a été prise au cours d'une session du Comité directeur de l'Exposition devant la maquette en cours d'études du nouveau quartier Hansa. On reconnait, de gauche à droite : le docteur Mahler, MM. H. Klawonn, Directeur de l'Organisme chargé de la reconstruction du quartier, Le Corbusier, W. Gropius, le Sénateur R. Schwedler et le Professeur O. Bartning, Président du Comité.

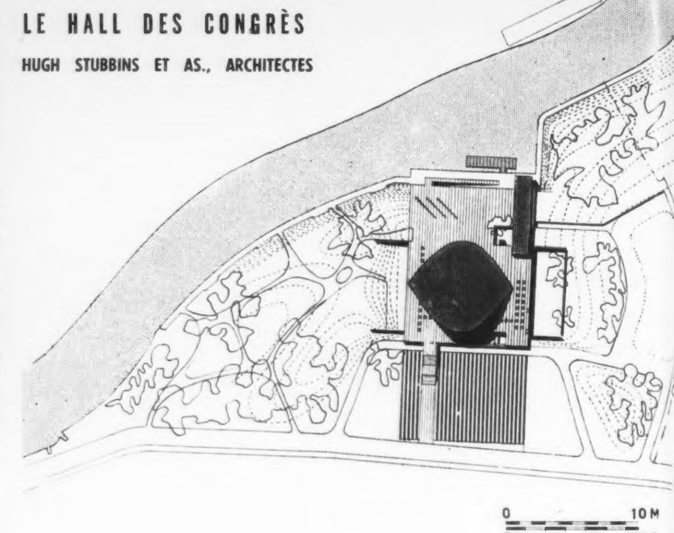
A L'OCCASION DE L'EXPOSITION INTERNATIONALE DU BATIMENT 1957

BERLIN-OUEST, EXPOSITION DU BATIMENT 195

LE HALL DES CONGRÈS

HUGH STUBBINS ET AS., ARCHITECTES


Photo Wimmer

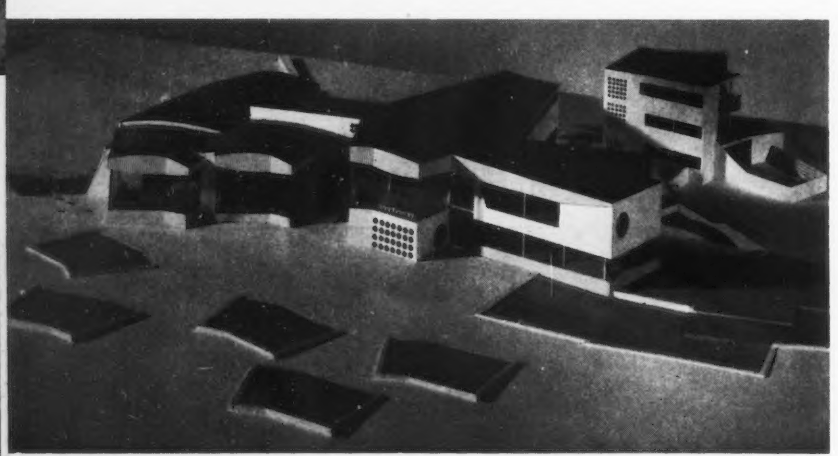


Cet édifice est appelé à devenir le Centre Permanent des Congrès Internationaux qui se dérouleront à Berlin. Il s'élèvera au bord de la Sprée, dans un vaste espace libre surélevé, la Plazza, à laquelle seuls les piétons pourront accéder au moyen de rampes. Le bâtiment comprendra essentiellement trois niveaux, dans lesquels seront répartis les éléments imposés par un programme très complexe.

Au niveau de la Plazza sont prévus des bureaux et le grand Foyer, entièrement vitré, se développant sous l'auditorium suspendu. Nous reviendrons sur ce projet dans notre prochain numéro.

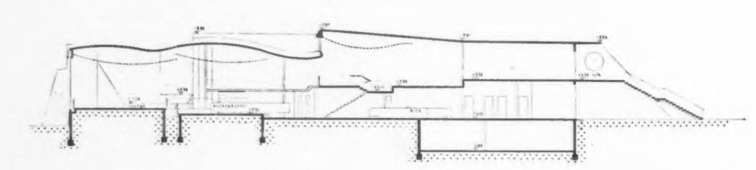
LE RESTAURANT

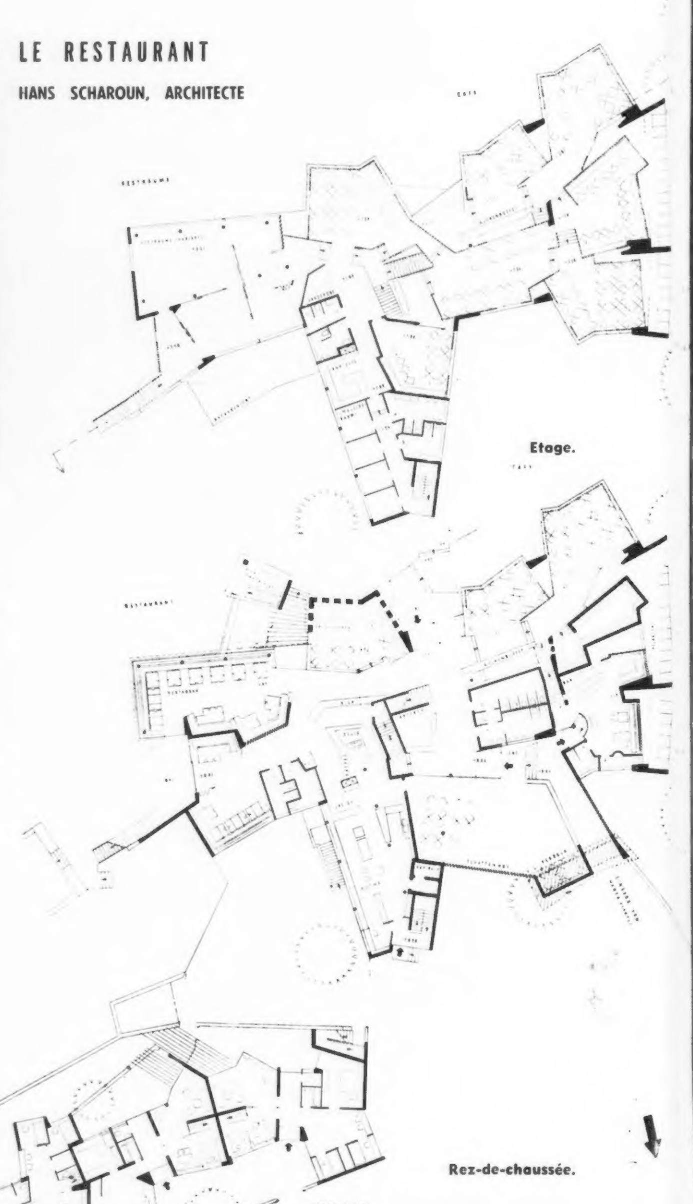
HANS SCHAROUN, ARCHITECTE


Photo C. Lautman

La recherche de la diversité dans l'unité est à la base des études conduites par l'architecte pour la réalisation de ce bâtiment. Le plan général a été composé en vue de répondre aux différentes obligations du programme mais aussi pour exprimer une certaine fantaisie qui contribuera à faire de ce restaurant un lieu de détente pour les Berlinois et les touristes bien après la durée de l'exposition.

Les salles réservées à des cercles privés, le restaurant, les bars et un self-service sont de formes et de volumes différents. Les terrasses suspendues répondent par leur surface, aux volumes des espaces qu'elles prolongent. Chaque partie du bâtiment est pourvue d'un accès indépendant mais les communications intérieures sont dictées par un ordre logique qui permet au service un circuit rationnel. Au Nord du terrain, un immeuble de trois étages abritera les logements du personnel.

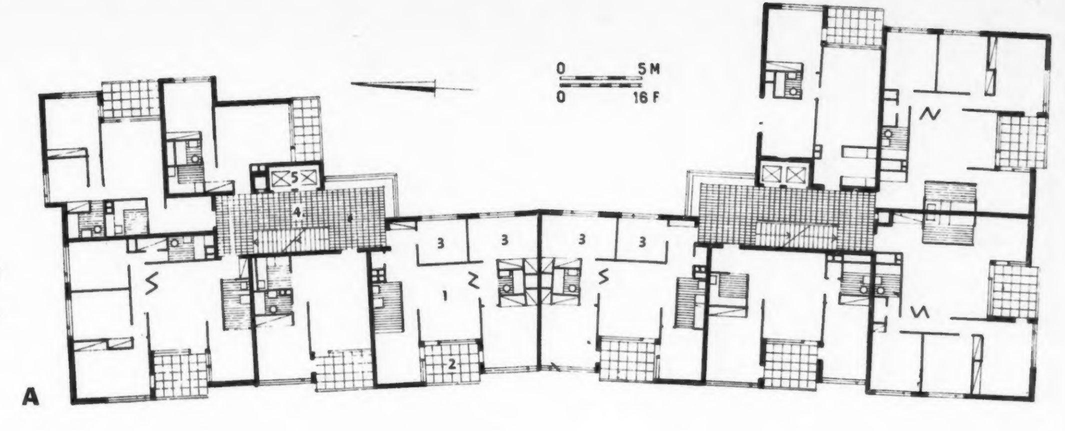



Etage.

Rez-de-chaussée.

MMEUBLE D'HABITATION

ALVAR AALTO, ARCHITECTE



A. Plan d'étage courant : 1. Séjour. 2. Loggia. 3. Chambre. 4. Hall d'étage. 5. Ascenseurs.

B. Cellule type : Appartement de 4 pièces.

QUARTIER HANSA

L'immeuble est à double articulation, orienté selon un axe longitudinal Est-Ouest, les deux cages d'escaliers, comportant chacun deux ascenseurs, desservent à chaque palier cinq appartements. Ceux-ci vont de une à quatre pièces, la surface variant de 40 à 90 m².



Au rez-de-chaussée, un vaste hall pourra être utilisé, soit comme salle de réunion, soit comme salle de jeux pour les enfants. L'entrée a été prévue à l'opposé de cette salle afin de réserver le calme nécessaire aux logements. Les façades sont encore actuellement en cours d'étude, elles feront l'objet d'une publication complémentaire.

Les appartements sont conçus autour d'un noyau central : le séjour, vaste pièce prolongée par une loggia, rappel de l'atrium inspiré de l'architecture méditerranéenne. Cette fonction apparaît plus nettement dans les appartements de quatre pièces. C'est, en effet, sur le séjour qu'ouvrent la chambre des parents et celles des enfants. Une maquette, grandeur nature, d'un appartement-type a été présentée à l'exposition H.55, organisée cet été à Helsingborg.

Nous prions nos lecteurs de se reporter à la publication que nous en avons faite dans notre revue « Aujourd'hui » (n° 4, septembre 1955, pages 102-103.

Les aménagements intérieurs d'Elsa Aalto et Maya Heikinheimo répondent à l'esprit de l'architecture ; il y est fait un large usage du bois aussi bien pour les revêtements que pour les éléments de mobiliers établis selon les dessins de l'architecte et réalisés suivant les procédés techniques mis au point par lui-même.

La « Hansaviertel », ou quartier de la Hansa, se trouve au cœur même de Berlin, en bordure du Tiergarten et à proximité immédiate de la porte de Brandebourg qui forme, aujourd'hui, la limite des deux zones, occidentale et orientale, de la capitale allemande. C'est un quartier résidentiel, que le voisinage de ce beau parc qu'est le Tiergarten, rend particulièrement agréable.

Le Sénat de Berlin a eu l'intelligente idée de faire de la reconstruction de ce quartier, la grande attraction de l'Exposition Internationale du Bâtiment, qui ouvrira ses portes le 6 juillet 1957.

Cinquante-deux architectes collaborent à la reconstruction du quartier : 18 Berlinois, 16 de la « République fédérale », et 18 étrangers. Soulignons ce fait : l'appel à de nombreux architectes étrangers est un acte de courage extrêmement rare, dont il convient de féliciter les promoteurs de l'Exposition, et qui devrait servir d'exemple !

Dix paysagistes sont chargés d'étudier l'aménagement des espaces libres.

Les travaux ont déjà commencé ; en dehors de la viabilité et de la construction d'une ligne de métro, un premier immeuble de 17 étages, œuvre de deux architectes allemands, est déjà en chantier. Le printemps prochain verra le démarrage de la plupart des autres chantiers, de manière à ce que les visiteurs de l'Exposition voient une partie des immeubles achevés et meublés, d'autres en achèvement, d'autres encore en chantier.

La réalisation du nouveau quartier a nécessité un remembrement complet du sol. Le terrain était, en effet, divisé en 160 parcelles appartenant à des propriétaires privés. Le tout a été réuni par négociations à l'amiable, entre les mains d'une société anonyme unique, qui en a fait ensuite la redistribution ; la société ne conservera aucune parcelle de terrain après achèvement de l'opération.

Il est intéressant de noter que, suivant les suggestions faites — en vain, hélas ! — par l'*Architecture d'Aujourd'hui*, lors des discussions qui ont précédé l'Exposition de 1937, à Paris les promoteurs de l'Exposition de Berlin ont voulu profiter de cette manifestation pour faire œuvre durable. Alors que, trop souvent, une exposition internationale paralyse et détruit un quartier, ici on en crée un ; au lieu de milliards engloutis dont il ne reste généralement rien, ici presque tout va subsister, pour le plus grand bien de la population.

Deux faits méritent d'être soulignés :

a) Les organisateurs ont voulu donner à l'Exposition un caractère franchement moderne ; ils n'ont pas hésité à s'engager et ils ont fait appel à ce qu'il y avait de mieux. Si tout n'est pas satisfaisant, ce n'est pas faute de volonté de la part de l'autorité. C'est une attitude courageuse et rare qu'il convient de souligner, ainsi que toute l'aide donnée aux architectes pour leur permettre de réaliser leur idée, même lorsque de vieux règlements s'y opposaient.

b) La cité projetée, qui constitue le centre de l'Exposition, a un caractère nettement social ; on a évité les fantaisies luxueuses, et les élucubrations utopiques pour limiter le programme à la recherche des meilleures solutions.

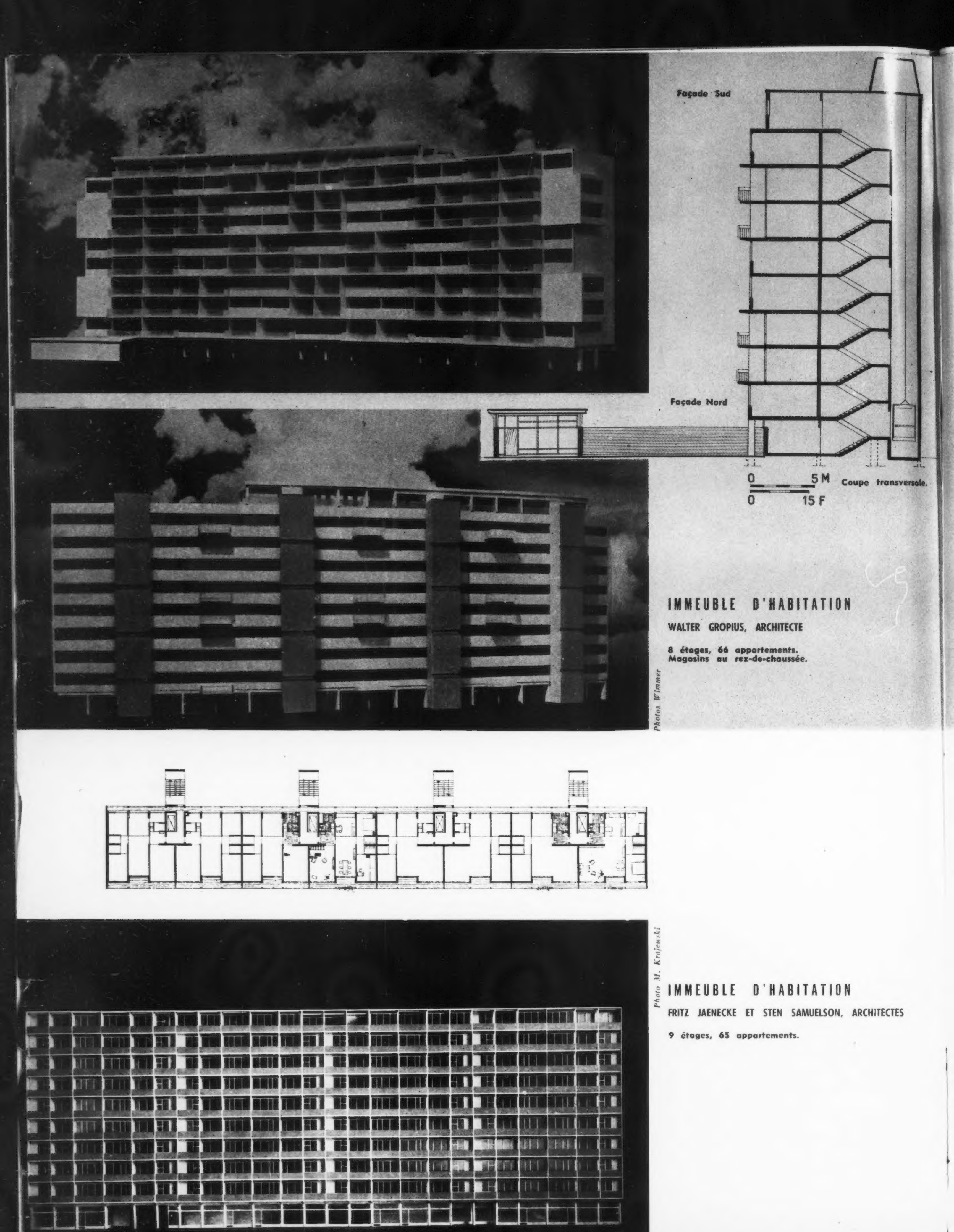
Il y a naturellement quelques critiques que l'on peut formuler, et parmi lesquelles la première est la faiblesse du plan d'ensemble. On a l'impression qu'il a manqué de conception initiale bien pensée et énergiquement maintenue. Le plan d'ensemble a constamment évolué et à un certain moment, on pouvait craindre un véritable désastre. Heureusement, peu à peu il a été amélioré et, si on peut regretter qu'on n'ait pu faire mieux, le quartier sera cependant agréable et intéressant.

Cette réserve ne doit pas faire oublier tout le côté positif de l'expérience.

Voici la liste des architectes qui participent à la construction du quartier : P. Baumgarten, W. Düttmann, Egon Eiermann, M. Fuchs, Giefer et Mäckler, G. Gottwald, B. Grimmek, G. Hassenpflug, R. Henning, B. Hermkes, J. Krahn, W. Kreuer, J. Lehmbrock, L. Lemmer, Hoffmann et Luckhardt, E. Ludwig, von Möllendorf, Müller-Rehm et Siegmann, G. Nissen, B. Pfau, Plarre et Zinsser, Sep Ruf, Hans Scharoun, P. Schneider-Esleben H. Schwippert Sobotka et Müller, Max Taut, G. Weber, G. Wilhelm *(Allemagne)*, F. Schuster *(Autriche)*, Oscar Niemeyer *(Brésil)*, Kay Fisker, A. Jacobsen *(Danemark)*, Walter Gropius, L. Mies van der Rohe et Hugh Stubbins *(Etats-Unis)*, A. Aalto *(Finlande)*, E. Beaudouin, R. Lopez, Pierre Vago *(France)*, F.R.S. Yorke *(Grande-Bretagne)*, van den Broek et Bakema *(Hollande)*, A. Klein *(Israël)*, L. Baldessari *(Italie)*, Jaenecke et Samuelson *(Suède)*, Otten Senn *(Suisse)*. La participation de Le Corbusier a été envisagée, *mais n'est pas encore certaine.*

Nous publierons, au fur et à mesure de leur adoption, les principaux projets.

N. D. L. R.



IMMEUBLE D'HABITATION

WALTER GROPIUS, ARCHITECTE

8 étages, 66 appartements.
Magasins au rez-de-chaussée.

IMMEUBLE D'HABITATION

FRITZ JAENECKE ET STEN SAMUELSON, ARCHITECTES

9 étages, 65 appartements.

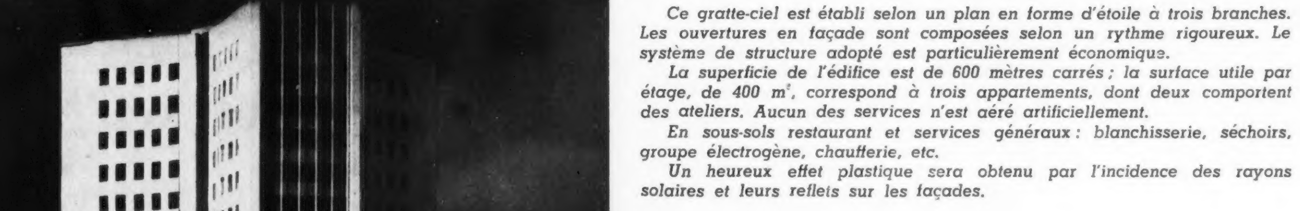
BERLIN-OUEST - EXPOSITION 1957 - QUARTIER HANSA

Etage supérieur

Etage-type

Rez-de-chaussée

0 10 M
0 30 F





Promofoto

Ce gratte-ciel est établi selon un plan en forme d'étoile à trois branches. Les ouvertures en façade sont composées selon un rythme rigoureux. Le système de structure adopté est particulièrement économique.

La superficie de l'édifice est de 600 mètres carrés ; la surface utile par étage, de 400 m², correspond à trois appartements, dont deux comportent des ateliers. Aucun des services n'est aéré artificiellement.

En sous-sols restaurant et services généraux : blanchisserie, séchoirs, groupe électrogène, chaufferie, etc.

Un heureux effet plastique sera obtenu par l'incidence des rayons solaires et leurs reflets sur les façades.

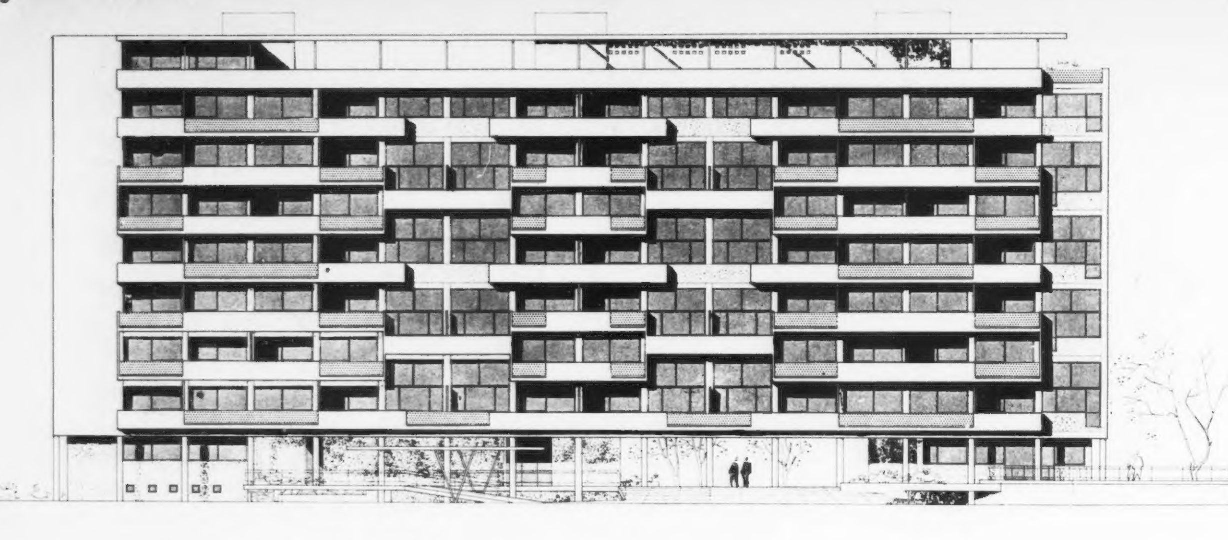


IMMEUBLE D'HABITATION

BALDESSARI, ARCHITECTE, E. SALIIVA, INGÉNIEUR

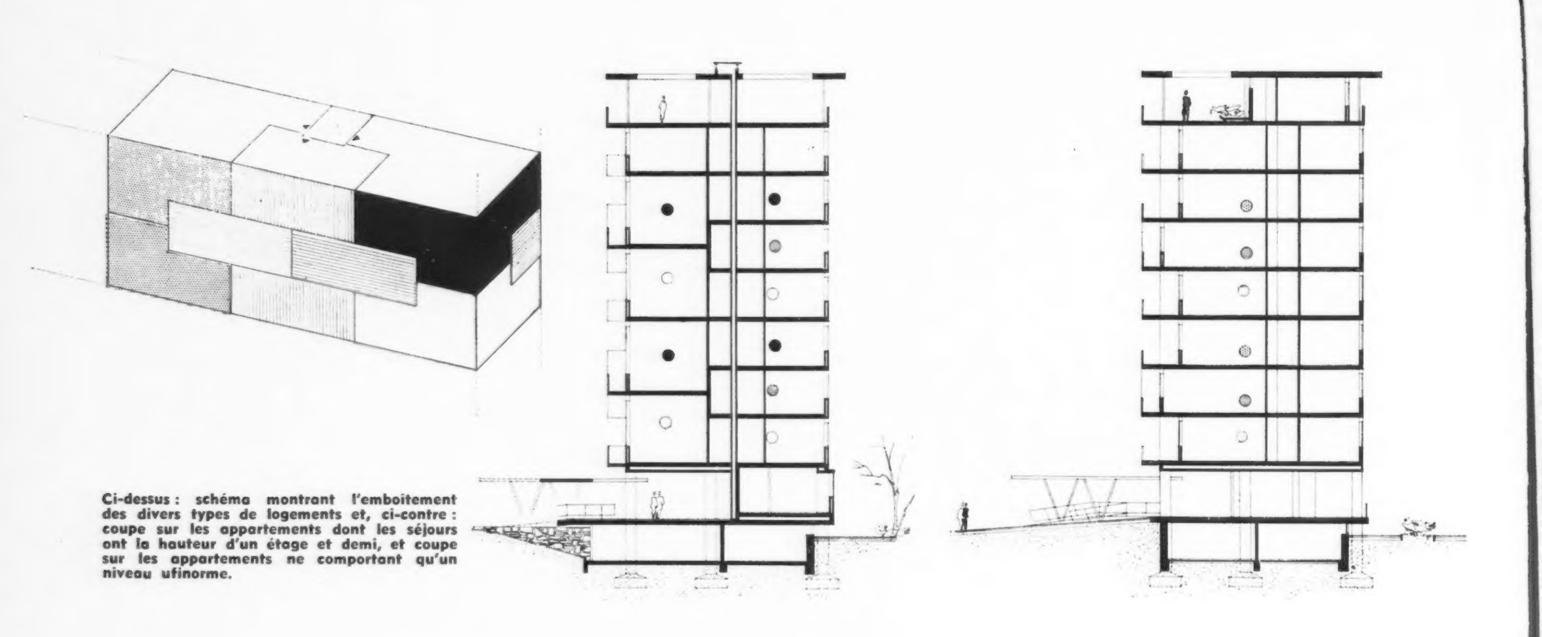
26 étages, 217 appartements.

BERLIN-OUEST

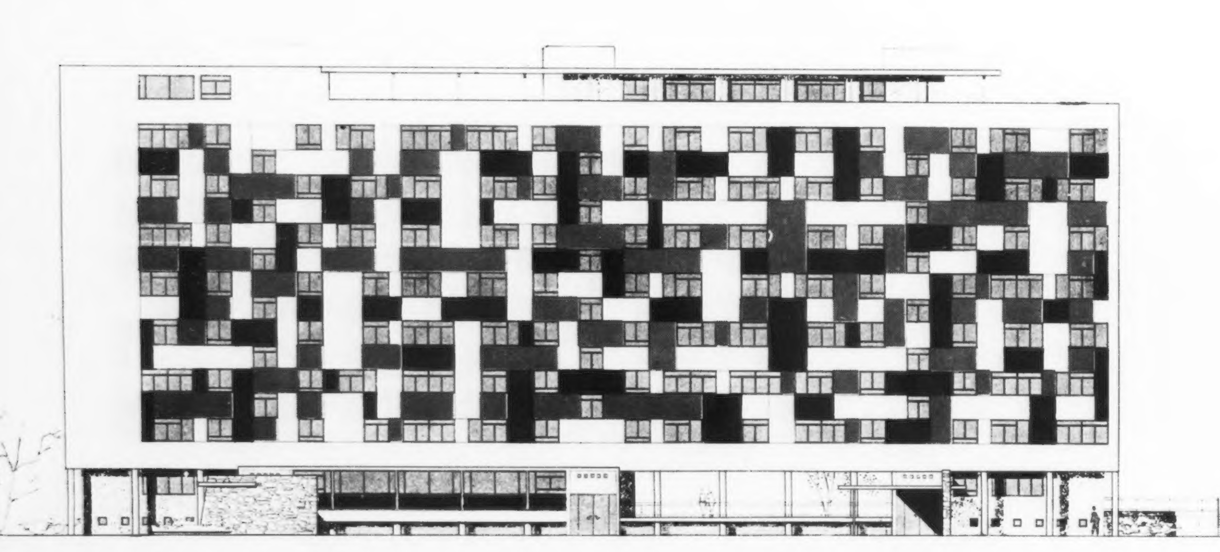


Façade Est.

IMMEUBLE D'HABITATION PIERRE VAGO, ARCHITECTE



Ci-dessus : schéma montrant l'emboîtement des divers types de logements et, ci-contre : coupe sur les appartements dont les séjours ont la hauteur d'un étage et demi, et coupe sur les appartements ne comportant qu'un niveau uniforme.



Façade Ouest.

EXPOSITION 1957 - RECONSTRUCTION DU QUARTIER HANSA

Cet immeuble de neuf étages, entièrement à usage d'habitation, sera construit sur une trame régulière de 4 m × 4 m; l'ossature sera en béton armé. Le bâtiment est orienté Est-Ouest; les pièces principales de tous les appartements sont ouvertes au Midi ou vers l'Est, pour profiter de la très belle vue sur le Tiergarten; le pignon Nord est aveugle. Trois cages d'escalier desservent des logements de types très variés: depuis les grands appartements de six pièces jusqu'aux garçonnières. Certains comportent des pièces de séjour ayant un étage et demi de hauteur.

Le rez-de-chaussée en partie dégagé relie les espaces libres aménagés des deux côtés de l'immeuble; il constitue ainsi un espace de jeu abrité pour les enfants, en cas de mauvais temps. De même, la terrasse supérieure, d'où l'on jouit d'une vue étendue, est partiellement aménagée en solarium et pour les jeux des tout-petits.

L'équipement est très « normalisé », malgré la diversité des types de logements. Le chauffage est assuré par serpentins noyés dans les planchers; cuisines et salles de bains sont entièrement équipées. Tous les appartements comportent vide-ordures et cave. Une buanderie collective (avec machines à laver) est aménagée au sous-sol, ainsi qu'un parking pour voitures d'enfants, vélos et scooters, accessible par rampes.

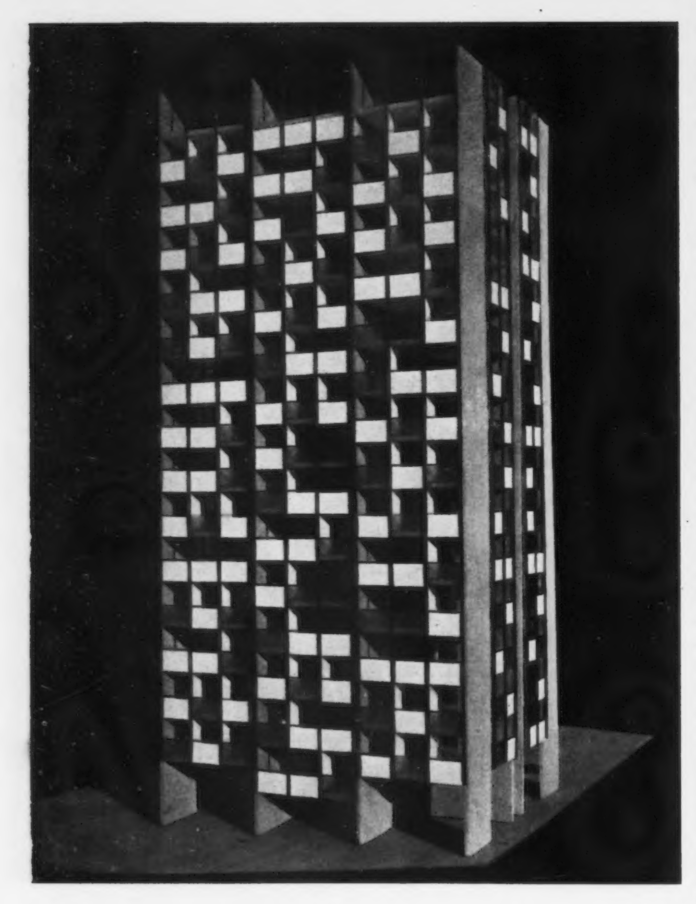
Les menuiseries sont métalliques; les façades sont réalisées au moyen de panneaux métalliques polychromes (tonalités: blanc, gris clair et bleu pastel) avec parties en béton brut.

Les travaux commenceront en mai 1956.



Etage courant.

Rez-de-chaussée.



BERLIN-OUEST. RECONSTRUCTION DU QUARTIER HANSA

IMMEUBLE D'HABITATION COLLECTIVE

RAYMOND LOPEZ ET EUGÈNE BEAUDOUIN, ARCHITECTES
MICHEL HOLLEY, ARCHITECTE-COLLABORATEUR

L'implantation et le volume de ce bâtiment ont été modifiés au cours de l'évolution du plan-masse. Il se présente, dans sa forme définitive, sous la forme d'un immeuble-tour comportant six appartements par étage.

Toute liberté de solution au programme proposé et d'expression architecturale a été laissée aux architectes, sauf respect de règlement et de norme assez différents des nôtres :

65 m^2 pour 3 et 4 pièces, 50 m^2 pour 2 et 3 pièces ; demi-chambres (Halb Zimmer) : 8 m^2 ; pièce commune : 20 m^2 au minimum ; desserte de chaque appartement par deux escaliers indépendants pour les immeubles de plus de 10 étages. Données climatiques plus rigoureuses qu'en France.

Dans leur composition, les architectes ont recherché, à partir d'une rigoureuse structure et d'une rationalisation poussée de tout l'équipement, le maximum de souplesse d'utilisation et la plus grande liberté d'expression architecturale.

La trame déterminant la largeur de la plus petite pièces (Halb Zimmer) est d'une portée unique en tous sens de 6 m 90. La normalisation en un seul type de bloc-eau et de volume de rangement ainsi que la composition du plan ont permis de créer une série de types d'appartement d'un nombre de pièces et de distribution différents, dont dix-huit sont présentés ici.

Cette liberté d'organisation interne et cette souplesse d'expression se retrouvent dans les façades de chacun des appartements qui, différentes les unes des autres, expriment les distributions intérieures.

La possibilité ainsi offerte aux futurs habitants de l'immeuble de choisir, pour un même prix de location et dans des surfaces totales identiques, l'aménagement convenant le mieux à leurs goûts personnels et à leur mode de vie, apporte le complément humain nécessaire au rigorisme des structures imposé par le caractère collectif de l'immeuble.

Cette solution a recueilli l'approbation unanime des différentes Commissions techniques et administratives de Berlin, d'autant plus que ce projet était le seul à présenter ce caractère de diversité dans l'unité.

VISITE A BERLIN-EST

PAR J.-E. TOURNANT



L'un de nos amis architectes, M. J.-E. Tournant, ayant eu l'occasion de visiter le secteur est de Berlin, nous avons pensé qu'il était intéressant de publier dans ce numéro les photographies et le texte qu'il a bien voulu nous confier.

Les photos présentées ci-contre ont été prises lors d'une brève visite au cours d'un voyage imprévu. Nous n'avions donc pas de guide, pas d'explication et seulement un plan. Nous sommes passés en voiture, sans difficultés, des secteurs Occidentaux de Berlin dans le secteur Oriental.

Nous avons parcouru environ 13 km en secteur russe en passant par la porte de Brandebourg, la Pariser Platz, Unter den Linden, Marx Engels Platz, Rathauss str, Lenin Allee et Stalin Allee. Après avoir suivi celle-ci lentement en nous arrêtant pour prendre des photos ou voir les boutiques, nous sommes revenus sur nos pas jusqu'à la Marx Engels Platz et avons, de là, regagné les secteurs occidentaux en suivant les rues au hasard jusqu'à la Potsdamer Platz.

Cette visite n'a donc duré qu'une après-midi à peine. C'est dire que nos remarques n'ont pas d'autre valeur que celle donnée par des impressions visuelles rapides, incomplètes et peut-être injustes. Nous regrettons de n'avoir eu ni plus de temps ni la possibilité de préparer notre visite.



Dès le passage en secteur soviétique, on est frappé par les couleurs vives des nombreux drapeaux, entourant des inscriptions parfois en très gros caractères. Ces étoffes mettent une note de vie autour de la circulation restreinte.

Au milieu des ruines, dont certaines ne sont pas déblayées, seuls apparaissent de grands blocs d'immeubles paraissant être des ministères. Ils sont probablement neufs, mais le style et la couleur les apparenteraient plutôt à des constructions du début du siècle. Là aussi les oriflammes mettent une note de gaîté sur ces façades tristes, isolées dans un décor désolé.

La circulation automobile et la foule sont plus importantes aux environs de l'Alexander Platz, mais on ne voit pas de véritable reconstruction avant la Stalin Allee.

L'aspect en est étonnant. Après une sorte de porte, constituée par deux immeubles hauts d'une douzaine d'étages, un double décor d'immeubles neufs borde, sur 3 km environ, une très large voie plantée et agrémentée de jardins. Le décor s'élargit parfois pour former des places vertes.

La double chaussée est bordée par des arbres nouveaux, des lampadaires d'un style étonnant et des groupes de mâts avec pavillons. De nombreux oriflammes parsèment les façades claires.

Il y a là incontestablement un sens de l'aménagement de l'espace qui n'est pas sans grandeur. Il semble cependant que ce décor n'est actuellement constitué que par deux portants et que rien n'est reconstruit derrière. La voirie est là excellente, les trottoirs sont importants et à la mesure des nombreux piétons qui circulent. Les jardins couvrent de très grandes superficies, ils sont parfaitement entretenus.

Il y aurait donc un effort d'urbanisme excellent si les volumes construits ne semblaient pas constituer seulement un fond. Il ne semble pas qu'on ait eu le souci de l'ensoleillement et de l'aération, mais seulement du décor. Nous employons ce mot avec obstination car il ne semble pas qu'il y ait de composition au sens où nous l'entendons, mais seulement le désir de limiter la vue de part et d'autre de la voie.

L'Architecture est, en moins riche, ce que nous avons pu voir en photo ou au cinéma, des nouvelles constructions de Moscou ou de Varsovie.



L'influence russe et même orientale est surprenante et décevante pour nous. Certaines arcades, pergolas, clochers à bulbe laissent pantois.

Cet académisme ne permet pas d'entrevoir le système de construction soigneusement caché sous des placages. Les menuiseries paraissent de qualité médiocre et manquent d'entretien.

Il est évidemment imprudent de porter un jugement général sur un grand ensemble, vu en si peu de temps et sans explications. Il semble cependant ressortir de cette promenade rapide que l'effort d'urbanisme, et, en particulier celui touchant aux espaces verts, est réel et valable et donne à cet ensemble, un aspect sympathique qui pour nous est malheureusement gâché par les faiblesses des plans-masse et par l'Architecture.

Nous espérons retourner un jour prochain à Berlin afin de mieux comprendre et, nous l'espérons, d'apprécier plus largement une œuvre qui n'est qu'à ses débuts et qui pourrait certainement s'améliorer en devenant plus simple et plus humaine. J. E. T.



AMÉNAGEMENT DE LA ZONE SUD-OUEST

Un effort considérable est accompli actuellement en Union soviétique pour lutter contre la croissance désordonnée des villes et pour offrir de meilleures conditions de vie à la population. De vastes programmes sont établis dans le cadre du plan décennal d'aménagement du territoire (1951-1960).

Une interprétation urbanisme-architecture est à la base de l'étude des plans-masse. La réalisation de ces plans est rendue possible dans des délais relativement courts en raison de la libre disposition du sol et des méthodes de préfabrication adoptées. On peut constater la recherche d'un ordre rationnel, une juste proportion de la surface bâtie par rapport aux voies de circulation et aux espaces verts, la volonté de mettre à la porté de chacun des édifices d'ordre culturel, médical, social ou de détente e le souci de prévoir une densité valable de population à l'hectare. L plan d'aménagement de la zone sud-ouest de Moscou, que nous publion ici, présente toutes ces caractéristiques. Mais pourquoi une telle ruptur d'esprit entre l'adoption de normes répondant aux conceptions les plu actuelles et une composition empreinte de la survivance d'un académism basé sur la symétrie et l'axe, académisme que l'on retrouve dans l'expre sion plastique des bâtiments. Il semble qu'il y ait là une opposition préju diciable à une évolution harmonieuse.



Les documents concernant le plan directeur de Moscou annoncés par Paul Abrossimov, Secrétaire général de l'Union des architectes soviétiques, n'étant pas parvenus en temps utile, nous avons dû recourir à l'obligeance de notre confrère, la Revue brésilienne *Modulo*, pour cette publication. Le projet de la zone sud-ouest de Moscou a été élaboré par une équipe d'architectes sous la direction de A.V. Vlasov.

En page de gauche, plan général de Moscou. Le cercle grisé indique la zone sud-ouest dont nous publions ici le projet d'aménagement.

Perspective et plan :

La composition est symétrique par rapport à l'axe déterminé par le centre sportif « Lizniki » et la nouvelle Université, réalisée. Les immeubles d'habitation sont en cours de construction.





MOSCOU ZONE SUD-OUEST

Superficie totale du quartier : 48,8 ha.
Superficie utilisée : 36 ha.
Superficie réservée à l'habitation : 230.000 m².

Partie en voie de réalisation :

Blocs d'habitation : 1. Déjà construits. 2. En construction. 3. En projet.

Ecoles : 4. Déjà construites. 5. En projet.

Garages individuels : 6. En construction. 7. En projet.

Détail du plan : Ordre d'urgence des travaux.

1. Blocs d'habitation. 2. Ecoles. 3. Centre de puériculture. 4. Magasins. 5. Piscine et pavillon de culture physique. 6. Club. 7. Centre sportif. 8. Boxes individuels. 9. Edifices administratifs.

En page de droite : Détail de la maquette d'ensemble. L'Université Lomonosov est réalisée.

Les grandes lignes du plan directeur de Moscou sont les suivantes : construction au centre de la ville d'édifices publics et administratifs et création d'unités résidentielles de quartier pourvues de leurs services propres : écoles, jardins d'enfants, crèches, dispensaires, cinémas, clubs, restaurants, centres sportifs etc. Un effort particulier est accompli pour éviter aux femmes de grands déplacements vers les lieux de travail et aux enfants de traverser des voies de circulation rapide pour se rendre à l'école.

Le développement des constructions scolaires est établi en fonction du programme de l'enseignement obligatoire jusqu'à 10 ans. Les écoles sont projetées par groupe de deux afin de permettre l'usage en commun de piscines, terrains de sports et salles de réunion. Des crèches et jardins d'enfants seront aménagés aux premiers étages des immeubles d'habitation ou dans des constructions isolées pour les unités de quartier. Les magasins sont en général répartis en rez-de-chaussée des bâtiments ou groupés dans des ailes basses adjacentes ; pour ceux à qui un entrepôt est indispensable, il est prévu l'usage d'un sous-sol accessible par plan incliné.

Aux confins des grandes artères seront aménagés des garages et parkings afin d'éviter l'entrée des voitures dans les zones d'habitation. Un grand nombre de restaurants, cantines et cuisines collectives permettent de distribuer des repas complètement ou à demi préparés. Les appartements sont pourvus d'installations permettant l'usage d'appareils électriques : frigidaires, aspirateurs, machines à laver, etc. Les commandes de toutes sortes pourront être transmises par l'intermédiaire des gardiens d'immeubles, depuis les repas jusqu'aux livres distribués par les bibliothèques collectives.

Les immeubles d'habitation comprennent en sous-sol divers locaux de rangement pour bicyclettes, voitures d'enfants, skis, etc., et au dernier étage une permanence pour soins de première urgence. Chaque unité de quartier comporte un ou plusieurs dispensaires, éventuellement une clinique, mais les grands hôpitaux seront situés à l'écart dans des espaces largement dégagés.

Des jardins, des terrains de jeux et des gymnases permettront aux habitants de se détendre et de pratiquer les sports de leur choix. Les théâtres seront répartis en divers points de la ville et desservis par des transports faciles. Les cinémas seront de deux sortes : les uns intégrés dans des bâtiments de services publics ; les autres, construits isolément avec une ou plusieurs salles de projection ; les cinémas ne sont jamais éloignés de plus de 1.000 à 1.200 mètres ; ils sont donc facilement accessibles, à pied, depuis les blocs d'habitation.



L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE EN EUROPE OCCIDENTALE

PAR R. A. JENSEN, ARCHITECTE

La plupart des pays de l'Europe Occidentale se doivent de réaliser une répartition du sol en tenant compte de deux exigences apparemment contradictoires : besoins toujours croissants de la construction, d'une part, et, d'autre part, nécessité de conserver le maximum possible de terrains pour l'agriculture.

Depuis la fin des hostilités, la décentralisation a été considérée comme la base de la politique urbaine dans la plupart des pays, mais on prend progressivement conscience que cette politique ne peut permettre de résoudre le problème de l'habitat des populations urbaines en conservant une proportion suffisante d'espaces libres. On a suivi partout avec intérêt l'expérience anglaise des villes nouvelles. Dirigée contre la détérioration du milieu urbain et la congestion des villes industrielles, elle offrait à première vue toutes les garanties pour être acceptée d'emblée comme une solution idéale. Malheureusement, cette expérience a rencontré, en cours de réalisation, certaines difficultés d'ordre pratique qui ont ralenti le rythme de la construction et n'ont pas permis de réaliser le nombre de relogements prévus.

Il n'est pas possible, dans le cadre du présent article, d'entrer dans le détail des causes diverses de ce retard. Signalons simplement qu'il était nécessaire de trouver des moyens plus efficaces pour reloger les habitants et qu'en Angleterre on étudia activement la possibilité d'arriver à de plus fortes densités, sur le modèle américain. Un certain nombre de projets furent effectivement réalisés sur ce principe. Nous assistons dans d'autres pays européens à des évolutions analogues, car on a l'impression maintenant d'avoir déjà été trop loin dans la dispersion des villes, à cause de la valeur élevée du sol, du souci d'une utilisation rationnelle des terrains et de la possibilité de réserver des espaces verts en adoptant des densités plus élevées. Les pays scandinaves firent, dans ce domaine, œuvre de pionniers et, même avant la guerre, on s'orientait, en Suède, vers les immeubles-tours, type alors nouveau de bâtiment à haute densité qui a été adopté depuis dans de nombreux pays. Face au grave problème du relogement que j'avais à résoudre pour un secteur de Londres, j'ai dû, dès la fin des hostilités, entreprendre des recherches afin de trouver des solutions permettant d'obtenir des logements plus confortables, des services sociaux plus développés, tout en arrivant à des densités dépassant celle qui était alors considérée comme acceptable, soit 500 personnes à l'hectare.

Cette recherche a été poursuivie pendant quatre ou cinq ans et, en l'absence d'une documentation précise sur les réalisations d'habitat à densité élevée, il fallut recourir à l'analyse des principes fondamentaux. Bien que certains aspects des réalisations de collectifs aient été largement traités par de nombreuses revues techniques et des ouvrages spécialisés, il fut très difficile, sinon impossible, de préciser les raisons justifiant les principes adoptés en matière d'habitation. L'information sur ce sujet, si elle existait, était très faible et ne donnait que des explications empiriques.

Certains aspects du problème : techniques, sociaux ou économiques, étaient partiellement ou totalement passés sous silence.

Le problème économique, peut-être le plus important, ne fut jamais posé de façon précise en matière d'urbanisme ; c'est pourquoi tant de projets n'aboutirent jamais ou rencontrèrent d'énormes difficultés en cours de réalisation ; il en fut de même pour l'élaboration des plans de cellules.

On ne peut admettre des restrictions artificielles concernant le nombre de logements à réaliser dans un site donné, lorsqu'on peut démontrer la possibilité de faire des économies en adoptant une construction plus compacte, à densité plus élevée. De nombreuses réalisations en différents pays d'Europe témoignent en faveur de cette thèse.

Cependant, si on a pu arriver à des conclusions théoriques sur la possibilité de densités optimum, il est extrêmement intéressant de les étayer sur des exemples pratiques.

Grâce à une bourse de voyage de l'Institut Royal des Architectes Britanniques (R.I.B.A.), j'ai pu, au cours d'un voyage en Europe occidentale, visiter les réalisations les plus significatives et réunir une importante documentation, qui fera d'ailleurs l'objet d'un ouvrage.

Au cours de ce voyage, j'ai pu me rendre compte des recherches entreprises sur les densités élevées en matière d'habitat dans d'autres pays, bien que très peu d'informations aient été publiées à ce sujet. Citons les recherches de l'urbaniste en chef de Malmö, concernant les plans suédois récemment réalisés ; les études d'un caractère plus limité de l'Institut du Bâtiment du Hanovre et celles de l'Institut d'urbanisme belge, qui tint récemment une conférence à ce sujet ; l'Institut des architectes britanniques organisa également, il y a quelque temps, une réunion contradictoire à laquelle je participai ; enfin, l'Institut des Ingénieurs Civils tint également une conférence sur les questions de construction qui se posent pour les immeubles hauts.

En fait, il fut très difficile de localiser les réalisations en matière d'habitat à densité élevée effectuées depuis la guerre et l'on considéra qu'une description générale de certains exemples dans le cadre d'un article de revue, c'est-à-dire nécessairement bref, aurait un intérêt général et que, par ailleurs, une étude plus approfondie serait également justifiée. Remarquons, cependant, que les ensembles, composés d'immeubles de hauteurs différentes, ne donnent qu'une densité moyenne ou faible. Les immeubles hauts, pris isolément, peuvent présenter des qualités très intéressantes et servir d'exemples pour la thèse que nous soutenons, quant à l'avantage que présente l'adoption d'une politique d'habitat à densité élevée.

LA FRANCE.

La technique de construction des immeubles d'habitation à densité élevée est fortement influencée dans ce pays par l'adoption du béton précontraint qui s'emploie couramment dans le bâtiment. Citons en premier lieu l'importante Unité d'habitation de Marseille ; elle peut être considérée comme une œuvre d'avant-garde, bien que la densité nette de cet immeuble soit relativement faible en raison des larges espaces qui l'entourent. Les détails en sont déjà suffisamment connus pour que nous n'ayons pas à y revenir.

L'ensemble réalisé à Villeneuve-Saint-Georges par M. Solotareff et groupant quatre immeubles-hauts m'a paru intéressant. Bien que certains immeubles à densité réduite doivent être finalement inclus dans le programme d'ensemble, les immeubles hauts de quinze étages peuvent être assimilés aux types d'immeubles à haute densité adoptés en Scandinavie. Chaque bloc est formé de douze étages courants d'appartements avec, au niveau de l'entrée, différents services communs. Les niveaux supérieurs abritent des locaux de service et de buanderie, des réservoirs d'eau froide et chaude et la machinerie des ascenseurs. Pour chaque immeuble, deux ascenseurs suffisamment spacieux pour permettre le transport des meubles ; appartements de deux ou trois pièces d'un standing élevé et dont les détails étaient fort bien traités. Ossature en béton armé, parois extérieures par éléments préfabriqués de béton armé sur travée de 2'6" (0,75 m environ). Remplissage en béton précoulé. Malheureusement, le béton a été laissé brut en façade et il en résulte un aspect assez peu engageant. Par souci d'économie, aucun balcon n'a été prévu. Je pense, néanmoins, que lorsque les espaces verts environnants seront réalisés, l'impression générale sera meilleure.

La Cité de Pantin (Honegger, architecte) comprend 2.000 logements réalisés sur un terrain appartenant à la municipalité. Ce sont les immeubles-tours de quatorze étages qui retiennent l'intérêt. Ils abritent à chaque niveau un studio, deux appartements de deux pièces et deux de trois pièces, groupés autour d'une cage d'escalier. On a fait largement appel à la préfabrication et on est arrivé à une finition de bonne qualité. Cette unité résidentielle, une fois achevée, doit assurer le relogement d'une zone partiellement insalubre. La densité est d'environ 500 habitants à l'hectare et le coût de construction atteint 22.000 francs au mètre carré.

J'ai pu voir, Porte Brancion, trois immeubles hauts en forme de barres (G. Pison, architecte) qui étaient en voie d'achèvement. Ils abriteront 282 logements. La disposition des appartements est traditionnelle, de part et d'autre d'une cage d'escalier centrale. Construction par préfabrication, remplissage en béton ponce ; surface pondérée hors d'œuvre : 25.000 m², prix au m² : 24.500 frs.

A Asnières, dans un ensemble de 100 logements, dont les architectes sont MM. Cazalères et Chevallier, un immeuble-tour abritant 44 appartements groupés autour d'une cage d'escalier centrale et deux escaliers en colimaçon, venait d'être achevé. Chacun des escaliers dessert à chaque niveau deux appartements. Au sommet, un large lanterneau éclaire la cage de l'escalier d'une façon extrêmement impressionnante, sinon économique. Ces appartements répondent aux normes habituelles, chacun étant en outre pourvu d'un balcon. Du double point de vue de l'esthétique et de la sécurité, la disposition de ces balcons reste cependant discutable. Système de construction : ossature en béton armé avec remplissage en dalles de béton et enduit de ciment teinté.

Les architectes Zehrfuss et Sebag ont réalisé, au Pont de Sèvres, trois immeubles de dix étages et un bloc de cinq étages, soit un total de 188 appartements. Ces appartements sont groupés autour de cages d'escaliers. Dans chaque immeuble, au niveau de l'entrée, a été installée une salle de jeux très bien éclairée pour les enfants. On peut regretter cependant qu'aucun jardin ne soit encore aménagé autour de ces blocs ; la verdure adoucirait, en effet, une construction sévère aux contours géométriques.

A Strasbourg, au contraire, la cité Rotterdam de E. Beaudouin comprend de larges espaces verts et bénéficie d'une très belle vue au-delà du Rhin, bien qu'une part importante des 800 logements ait dû être réalisée dans des unités à forte densité.

Le plan-masse, bien que marquant un progrès considérable sur la disposition en bandes parallèles, en garde tout de même quelques désavantages. Tout a été mis en œuvre pour que ce projet soit réalisé le plus rapidement possible et d'une manière économique. L'achèvement des travaux dans les délais prévus est à souligner, mais la qualité de l'exécution laisse parfois à désirer et l'impression que dégage la couleur des dalles en béton utilisées comme revêtement me paraît quelque peu déprimante, impression encore accrue par l'utilisation des balcons par les locataires pour des fins utilitaires, telles que réserves et dépôt. Mais je n'ai pu me rendre compte si c'était là le résultat de l'absence de moyens de rangement dans les appartements. L'aménagement des espaces verts n'étant pas complètement terminé, il m'est difficile de préjuger de l'effet définitif. J'ai cependant été frappé par l'aspect plaisant des immeubles proches du Stade Vauban, impression certainement due aux plantations entourant ces blocs et à la qualité de leurs enduits.

J'ai pu voir à Rouen l'Unité résidentielle de M. Lods en voie de construction. Les appartements sont disposés de part et d'autre de cages d'escalier centrales. Le rez-de-chaussée est entièrement utilisé pour des services communs, tels que magasins, pièces de dépôt pour les locataires, etc. Au sous-sol, les caves et un centre de destruction des ordures ménagères. Les appartements sont d'un standing assez élevé, tout en restant économiques en raison des surfaces limitées des circulations intérieures. Tous sont pourvus de larges balcons dans lesquels ont été prévus des espaces ventilés pour le séchage du linge. Une fois terminé, l'ensemble comprendra neuf immeubles de dix étages et différents services sociaux : école, centre social, restaurants, dispensaires, marché, église, garage. Il m'était évidemment difficile de juger déjà du résultat définitif, mais il semble que certains immeubles hauts pourront donner une impression d'écrasement et il est à craindre que les espaces verts prévus ne puissent contre-balancer cette impression défavorable. Coût de la construction : environ 27.000 francs au mètre carré ; densité d'environ 625 habitants à l'ha.

Citons également à Rouen le groupe d'immeubles « Les Docks » (Fayeton, architecte). Un immeuble d'une longueur inhabituelle est situé dans une zone surélevée proche du fleuve. Cette surélévation a permis l'aménagement du sous-sol. Un passage couvert mène directement au foyer central et aux cages d'escalier. Dans le voisinage, des immeubles de six et huit étages ainsi qu'un ensemble dit « Les Casernes », réalisés par panneaux d'étages préfabriqués.

Les importants travaux de reconstruction du Havre sont déjà connus et ce numéro en donne par ailleurs (voir p. 4) une publication suffisamment complète pour n'avoir pas à y revenir ici.

Nous avons vu également un certain nombre d'autres projets en cours de réalisation : signalons l'ensemble résidentiel de Boulogne, comprenant quatre immeubles-tours impressionnants, réalisés par les architectes Vivien et Sive dans un site magnifique près du port. Ces immeubles font partie d'un vaste projet qui n'était pas encore complètement réalisé.

Rappelons enfin le projet qui nous semble le plus imposant : l'ensemble réalisé à Brest par les architectes Gravereaux et Lopez. Le coût moyen de la construction pour ce projet est de 26.900 francs au mètre carré et la densité de 250 habitants à l'hectare.

SUISSE.

Bien que la population soit, en Suisse, inférieure à celle de nombreux autres pays (Pays-Bas et Angleterre, par exemple), le manque de terrains disponibles pour la construction et la nécessité de laisser des surfaces suffisantes pour l'agriculture ont rendu nécessaire l'accroissement des densités dans les centres urbains.

La construction suisse des logements se caractérise par la haute qualité et la précision des projets. Les plans-masse sont souvent excellents et l'aménagement des espaces verts a atteint un degré d'évolution inégalé en Europe. Cependant, étant donné la surface limitée du pays, on n'y trouve qu'un nombre restreint de projets à densité élevée.

Citons, parmi eux, l'ensemble de Letzigraben à Zurich, de l'architecte Steiner, qui comprend des blocs de quatre et huit étages et, dominant l'ensemble, un immeuble-tour en forme d'Y très ingénieusement aménagé et comportant quatre appartements par étage. Bien que cette forme semble moins économique que la forme rectangulaire, elle présente l'avantage appréciable de permettre un meilleur ensoleillement des appartements et paraît présenter également des avantages au point de vue stabilité. L'ensemble comprend, en outre, quelques services commerciaux. Le coût de cette réalisation est d'environ 25.200 francs au mètre carré pour les immeubles-tours, et la densité brute de 375 habitants à l'hectare. Celle des immeubles-tours pris isolément serait, évidemment, plus élevée.

A proximité de cet ensemble existe un autre immeuble-tour en forme d'Y de l'architecte Egender. Il a été réalisé en béton banché, cadres des fenêtres préfabriqués. Appartements répartis autour d'une cage d'escalier centrale. Bonne qualité d'exécution.

Signalons, à Bâle, trois immeubles-tours de treize étages, des architectes Gfeller et Mahly. Leur orientation sud a permis aux architectes de les espacer de 23 mètres seulement sans nuire à l'ensoleillement et d'arriver ainsi à une densité de 800 habitants à l'hectare, dans les meilleures conditions d'implantation. La construction a été réalisée entièrement par murs porteurs en briques, fait exceptionnel pour ce genre de bâtiment. Cette réalisation témoigne d'un souci des détails d'aménagement, des divers services, de l'ameublement et de l'équipement. Coût de la construction : 27.500 francs au mètre carré environ.

L'architecte M. Gfeller a construit un autre ensemble résidentiel, à Steinenvorstade, au centre de la ville. L'intérêt de cette réalisation réside non seulement dans l'organisation des immeubles mais dans l'ensemble urbain dans lequel s'inscrivent ces derniers. C'est un exemple de la manière dont on étudie, en Suisse, l'intégration d'un ensemble résidentiel dans le paysage urbain et qui peut servir d'exemple à bien des bureaux d'urbanisme d'autres pays où l'on se sert trop volontiers de règles mathématiques de densité, etc., pour déterminer le volume bâti.

Genève compte également quelques ensembles qui, bien que de conception moins libre, méritent d'être cités. Rappelons l'Unité de Baulieu (Honegger frères, architectes), qui comprend 200 appartements avec une densité de 700 habitants à l'hectare. Des immeubles de huit étages sont desservis par des escaliers donnant accès à deux appartements par étage. La qualité d'exécution est de premier ordre, la richesse des matériaux, le choix de l'équipement ne trouvent de comparaison qu'en Italie.

L'unité de Malagnou-Parc, de M. J. Saugey, abrite 175 appartements et atteint une densité de 450 habitants à l'hectare. Les appartements, en forme de H, sont de dimensions variables et donnent sur une seule ou sur les deux façades. Coût de la construction : 25.000 francs environ au mètre carré.

L'ensemble, dit « Les Charmilles », des architectes Addor et Julliard, toujours à Genève, présente un intérêt certain : immeubles en barres de six étages, abritant des appartements en duplex répartis autour d'un couloir central, et blocs de six étages groupant à chaque niveau quatre appartements autour d'une cage d'escalier centrale. L'exécution a été la plus économique possible et le coût de la construction atteint environ 18.000 francs au mètre carré.

Citons, enfin, le groupe des « Artichauts », des architectes Higi et Peyrot, ensemble composé principalement de barres de sept et neuf étages. Appartements pourvus de larges balcons groupés autour de cages d'escalier.

ITALIE.

L'unité résidentielle de Barra, à Naples, est formée de neuf bâtiments de trois étages et de trois blocs de huit étages, pour une population de 1.350 habitants, soit une densité de 450 habitants à l'hectare. La composition est marquée par une volonté manifeste de contrastes entre les bâtiments bas et les bâtiments hauts.

L'ensemble de San Paolo à Rome abrite 3.000 personnes, et bien que les immeubles de trois étages en forment la majeure partie, des immeubles-tours y sont habilement répartis.

4.000 personnes sont logées dans l'unité résidentielle Tiburtino (450 habitants à l'hectare). La hauteur des immeubles varie entre trois et sept étages. En dépit d'un plan-masse qui manque d'homogénéité, l'ensemble a un aspect assez plaisant.

Le quartier Tuscolano, à Rome, est disposé autour d'un centre complet de services communs : marché, boutiques, cinéma, école, services administratifs tous ouverts soit sur les espaces intérieurs soit sur la route.

Le domaine Villa Bernabo Brea, à Gênes, formé d'immeubles de hauteurs différentes, est construit sur un terrain rocheux et abrite d'importants services communs. Il peut être considéré, sur le plan architectural, comme l'un des meilleurs de l'Italie. 1.800 personnes résident dans ce groupe, dont la densité est de 335 habitants à l'hectare. La préfabrication a été utilisée aussi bien pour l'ossature que pour le remplissage.

Si les habitations réalisées immédiatement après la guerre ont été conçues sur des principes traditionnels, certaines constructions plus récentes portent la marque d'une recherche dans la disposition des blocs utilisant les immeubles-tours comme dominante d'un ensemble.

Le « gratte-ciel » de trente et un étages des architectes Soncini et Mattioni, qui se dresse sur la Piazza della Republica à Milan (voir p. X) représente un cas extrême de l'habitat à densité élevée. Nous ne voulons certes pas suggérer qu'une pareille conception soit susceptible de résoudre le problème de l'habitat ; il n'en est pas moins vrai que l'ensemble ne manque ni d'audace ni d'imagination.

Citons encore, parmi les réalisations milanaises, le bloc de treize étages du Palazzo Argentina, des architectes Bottoni ; un immeuble de seize étages sur le Corso Genova de Bacciochi et le bloc de dix-huit étages de Pasquali, via Monforte, qui offrent autant de solutions spécifiques au problème de l'habitat.

Le taux national moyen par appartement se situe aux environs de 1.250.000 francs par appartement mais descend beaucoup plus bas pour les réalisations de l'INA-CASA.

ALLEMAGNE.

Les destructions causées par la guerre ont provoqué une construction intensive d'habitations. Hambourg se place au premier rang des villes ayant réalisé des ensembles à densité élevée. Le projet le plus intéressant à cet égard est sans doute celui de Grindelberg, où des immeubles de quatorze étages sont disposés en quinconce afin d'obtenir le maximum d'espace entre les constructions. Au centre de l'immeuble, se trouvent les services collectifs. L'organisation des appartements est économique, bien que les entrées et vestibules soient assez vastes. La qualité de l'exécution est de premier ordre. Au sommet des immeubles, des solaria sont aménagés. Des espaces verts « humanisent » cet ensemble où l'emploi des immeubles en barres a peut-être été poussé à l'extrême. La densité atteinte est d'environ 650 habitants à l'hectare.

Parmi les réalisations du même genre, citons le groupe de Habichtsplatz (M. Knerlich, architecte). Un immeuble de quatorze étages, faisant partie d'un ensemble plus vaste formé principalement d'immeubles de cinq étages, abrite, à chaque niveau, onze studios groupés autour d'un hall central desservi par un escalier et un ascenseur. Le contraste entre la masse du bâtiment et les balcons donne un aspect agréable.

Un immeuble de seize étages en forme d'Y et qui me paraît intéressant vient d'être réalisé à Berlin. Malheureusement, je n'ai pu obtenir de renseignements d'ordre technique à ce sujet.

La plupart des autres unités d'habitation, à Francfort, Cologne et Hanovre, se composent d'immeubles à densité réduite ou modérée, avec prépondérance pour les immeubles en barres dans la tradition de la Siemensstadt d'avant guerre, avec, cependant, assez souvent en façade, des polychromies dans les tons pastels. Ces unités sont exécutées d'une façon très soignée et comprennent des espaces verts suffisants. Signalons l'intéressant immeuble-tour de Bad Godesberg, faisant partie d'une unité comprenant en majorité des blocs de deux et trois étages.

Nous ne possédons que des renseignements fragmentaires concernant le coût de la construction en Allemagne occidentale. Le prix d'un appartement se situe à environ 1.165.000 francs, prix l'un des plus bas en Europe, et qui témoigne de la productivité dans l'industrie du bâtiment. Ce chiffre ne subit guère de variations entre cinq et douze étages. Au-dessus, il faut noter une légère augmentation.

BELGIQUE.

Trois réalisations méritent une mention spéciale : Ten Wingaerde (Brosens, architecte), le quartier Kiel (Braem, Maes et Maeremens, architectes) (voir A.A. n° 57) et Luchtbal, toutes localisées à Anvers et dans la région.

L'unité de Ten Wingaerde s'élève dans une zone centrale partiellement détruite. L'architecte a utilisé le terrain au maximum en y réalisant 117 appartements, des espaces verts et huit boutiques au prix moyen de 26.000 francs environ au mètre carré. La densité se situe aux environs de 1.200 habitants à l'hectare.

On trouve dans le quartier de Kiel, à Anvers, l'influence marquée de Le Corbusier et de certaines réalisations anglaises. Les architectes ont essayé d'arriver à une solution économique imposant des galeries extérieures, tout en évitant les inconvénients qui en découlent en les disposant en porte-à-faux sur la façade pour aboutir à un meilleur éclairage. Mais l'absence d'intimité est inévitable dans un tel dispositif. L'ensemble des blocs de douze étages dégage une impression lourde d'espace fermé, qui disparaîtra sans doute partiellement lorsque les terrains de jeux, prévus au centre de l'unité, seront aménagés.

Les 845 appartements sont chauffés par une centrale thermique de quartier. Je n'ai pu obtenir les chiffres exacts concernant le coût de la construction, mais les architectes ont admis qu'ils étaient assez forts en raison de travaux relativement importants de bétonnage sur place. L'équipement et le standing des appartements sont d'un niveau élevé.

A Luchtbal, l'ensemble comprendra des blocs de neuf étages, des immeubles-tours de quatorze étages, un centre commercial, une église, une école et des services communs pour une population de 1.800 habitants. Si, au point de vue technique, ce projet peut être considéré comme remarquable, il semble que la trame rigoureusement orthogonale, l'absence de jardins due sans doute en partie à ce que la construction a été faite sur un ancien canal remblayé, la forme géométrique des balcons et l'aspect rigide des bâtiments ne semblent pas donner satisfaction du point de vue esthétique. Mais, il est peut-être injuste de porter un tel jugement alors que certains éléments importants, en particulier les immeubles-tours manquent encore. La densité de la partie réalisée est relativement élevée puisqu'elle atteint presque 1.500 habitants à l'hectare.

Signalons encore un certain nombre d'ensembles, notamment le quartier Le Foyer, à Bruxelles, et l'ensemble d'Angleur du groupe Egau qui compte, sans doute, en Belgique, parmi les meilleurs (voir A.A. n° 57).

PAYS-BAS.

Bien que la densité de leur population soit la plus élevée d'Europe et que leurs principales richesses soient agricoles, les Pays-Bas semblent avoir poursuivi jusqu'à présent, une politique d'habitat à densité réduite. On peut cependant penser que les projets à densité élevée des architectes Van Tijen et Maaskant seront suivis d'autres réalisations.

Les bureaux d'urbanisme, fortement influencés par les exemples anglo-saxons, notamment en matière de décentralisation, examinent actuellement la possibilité d'accroître la densité moyenne des unités résidentielles. Cet accroissement peut évidemment résulter de l'élévation du nombre d'étages (4 ou 5) généralement admis et on a construit à Bosch-en-Lommer, Overschie, Klempolder West, des immeubles hauts. Dans ce dernier exemple, sept immeubles hauts, bien qu'à galeries extérieures du type traditionnel, ont permis un progrès significatif avec une densité de 500 habitants à l'hectare. A Zuidplein (Rotterdam), l'une des constructions les plus intéressantes dans le domaine qui nous préoccupe, a été réalisée par l'architecte Van Tijen. Il s'agit d'un immeuble haut de 15 étages abritant des appartements de types différents, mais de dimensions restreintes et quelques magasins. Il répond à une nécessité dans un quartier composé uniquement d'immeubles de trois étages du type traditionnel, dont il rompt la monotonie. Si on peut déceler une influence baroque dans la forme même de l'édifice, la cause en est due au système de construction, aux matériaux de remplissage, etc., qui ont été imposés.

Rappelons les ensembles remarquables construits avant guerre par l'architecte Van Tijen et le « Volkentrabber » (gratte-ciel) d'Amsterdam.

DANEMARK.

On compte au Danemark, pays où l'habitat en collectif prédomine, d'excellents ensembles dont certains sont récents et qui ouvrent la voie à une forme nouvelle d'habitat à densité élevée.

Le plus connu et dont l'influence est la plus grande, tant au Danemark que dans les autres pays, est sans doute celui de Bellahoj (voir A.A. n° 54, p. 9) du groupe d'architectes Kristensen, Fink et collaborateurs. Il comprend des immeubles-tours de 8 à 13 étages presque tous réalisés sur le principe de deux blocs rectangulaires reliés par la cage d'escalier. On utilise, dans cette disposition, la cage d'ascenseur et l'escalier comme accès à six appartements. La disposition des deux blocs permet un ensoleillement satisfaisant. Bien qu'il y ait une forte proportion de murs extérieurs par rapport au volume construit, d'où un coût de construction plus élevé, l'ensemble est d'aspect plus agréable et d'une plus grande légèreté que si les blocs étaient d'un seul tenant. Comme dans la plupart des réalisations danoises, le standing des appartements est très élevé et les espaces verts ont fait l'objet d'un soin particulier. C'est, d'ailleurs, l'un des principaux avantages des immeubles-tours et il doit entrer en considération. Un jardin d'enfants, des magasins, un restaurant et une centrale thermique complètent l'ensemble.

Trois systèmes de construction différents furent employés : système Kallton, procédé danois facilitant le coulage de l'ossature à l'aide d'éléments en béton préfabriqués formant coffrage perdu, et ultérieurement, deux systèmes de construction par coffrages glissants au moyen de vérins hydrauliques. Le prix des appartements s'élève approximativement à 1.500.000 francs. La densité moyenne est de 350 habitants à l'hectare.

L'ensemble de Sondermarken, comprenant cinq immeubles de quinze étages (six appartements par étages), a été réalisé sur un système de base similaire à celui de Bellahoj. On y retrouve le même sentiment de liberté et d'espace, bien que la distance séparant les blocs soit réduite. La plupart des appartements sont pourvus d'un balcon et le plan des cellules assure une parfaite intimité à la famille. Services communs : dans chaque immeuble, une blanchisserie collective et, en outre, crèche, école, magasins, etc. Densité : 400 habitants à l'hectare.

A Rodovre, certains architectes dont le professeur Kay Fisker et M. Milthers élaborent un autre type de projet : forme traditionnelle en barre du collectif danois avec cependant un plan-masse assez varié. La préfabrication est utilisée à grande échelle : dalles de plancher et éléments de parois précoulés sur place, construction sur trame modulaire élaborée en collaboration avec l'ingénieur

(Voir suite page 98.)

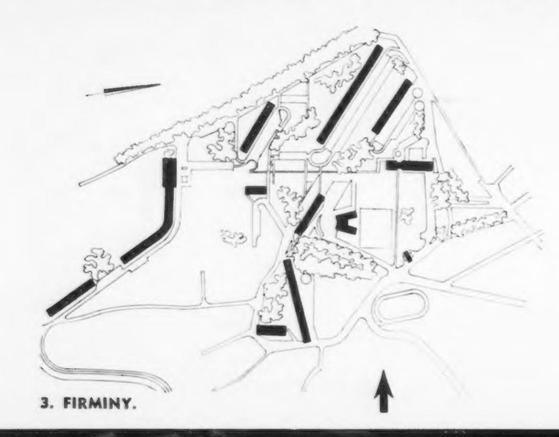


1. Résidence du Parc, CROIX.

L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE EN EUROPE OCCIDENTALE



2. SOTTEVILLE-LES-ROUEN.



3. FIRMINY.

4. LE HAVRE.

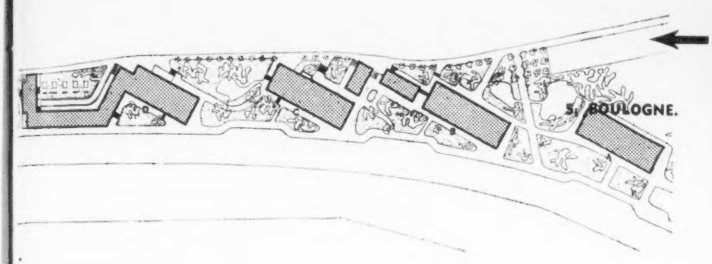




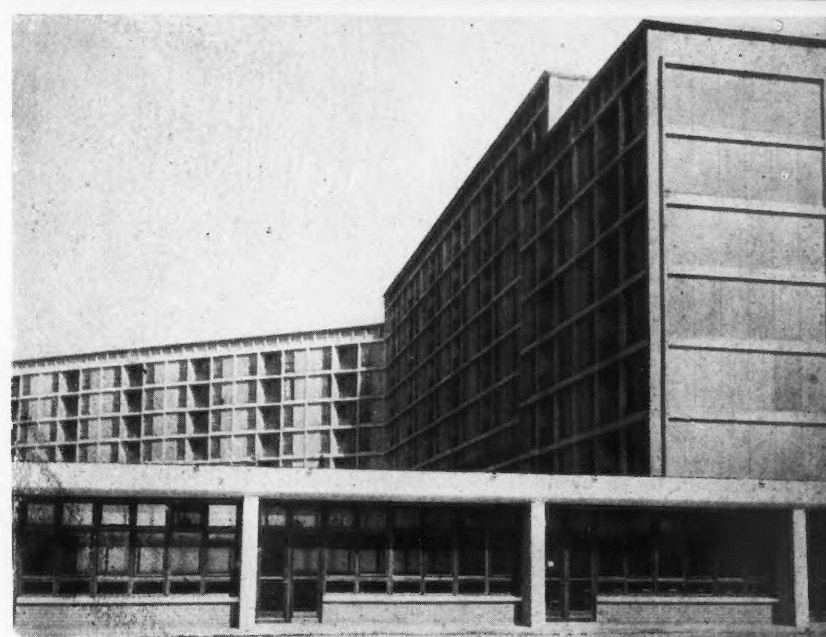
FRANCE

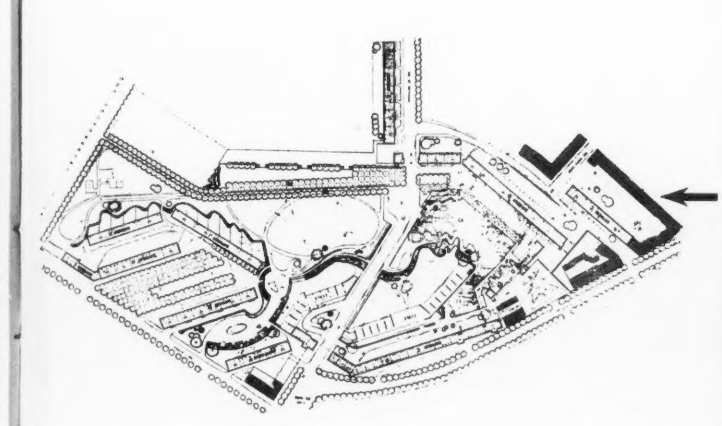
1. Résidence du Parc à Croix (Nord), groupant des collectifs de 5 et 3 niveaux et des habitations individuelles, en tout 327 logements sur un terrain de 6 hectares. J. Dubuisson, M. Jousserand, G. Johannet, architectes. Vue des immeubles et plan-masse d'ensemble. 2. Unité résidentielle à Sotteville-lès-Rouen. M. Lods, architecte. Coût : 27.000 francs environ au mètre carré. Densité : 625 habitants à l'hectare. Vue et plan-masse d'ensemble. 3. Immeubles collectifs à Firminy, opération du secteur industrialisé, 3e tranche. M. Roux et A. Sive, architectes chefs de groupe ; Ch. Delfante et P. Tyr, architectes d'opération. 1.000 logements, dont 750 en bâtiments à quatre niveaux et 250 en immeubles hauts, un groupe scolaire primaire et une maternelle. Vue de maquette et plan-masse d'ensemble. 4. Immeubles à Boulogne-sur-Mer. M. Vivien, architecte en chef ; M. Blanchecotte, Beaubernard, Courcoux, Popesco et Lacoste, Louria, Sive, architectes. Vue et plan-masse d'ensemble. 5. La Cité Rotterdam à Strasbourg. E. Beaudouin, architecte. Vue d'un immeuble et plan-masse d'ensemble. 6. Immeubles à Pantin. D. Honegger, architecte. 500 habitants à l'hectare. 22.000 francs au mètre carré.



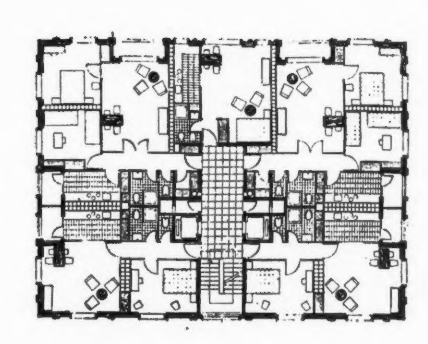


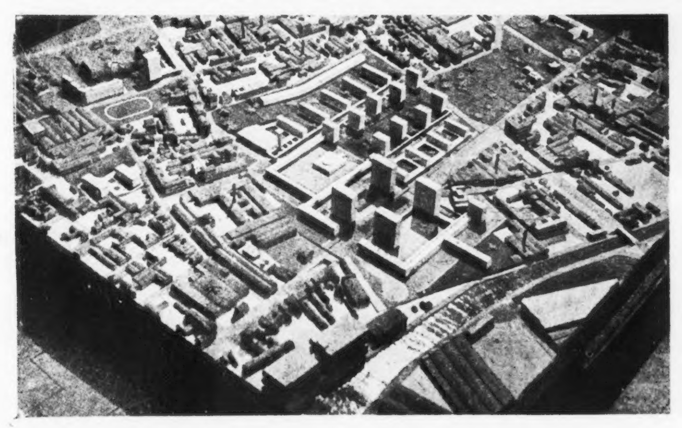
5. BOULOGNE.



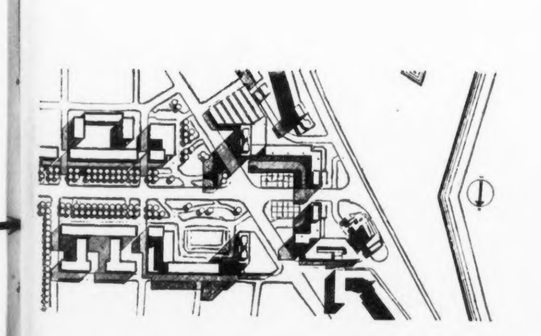


6. STRASBOURG.





7. PANTIN.





L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE

SUISSE

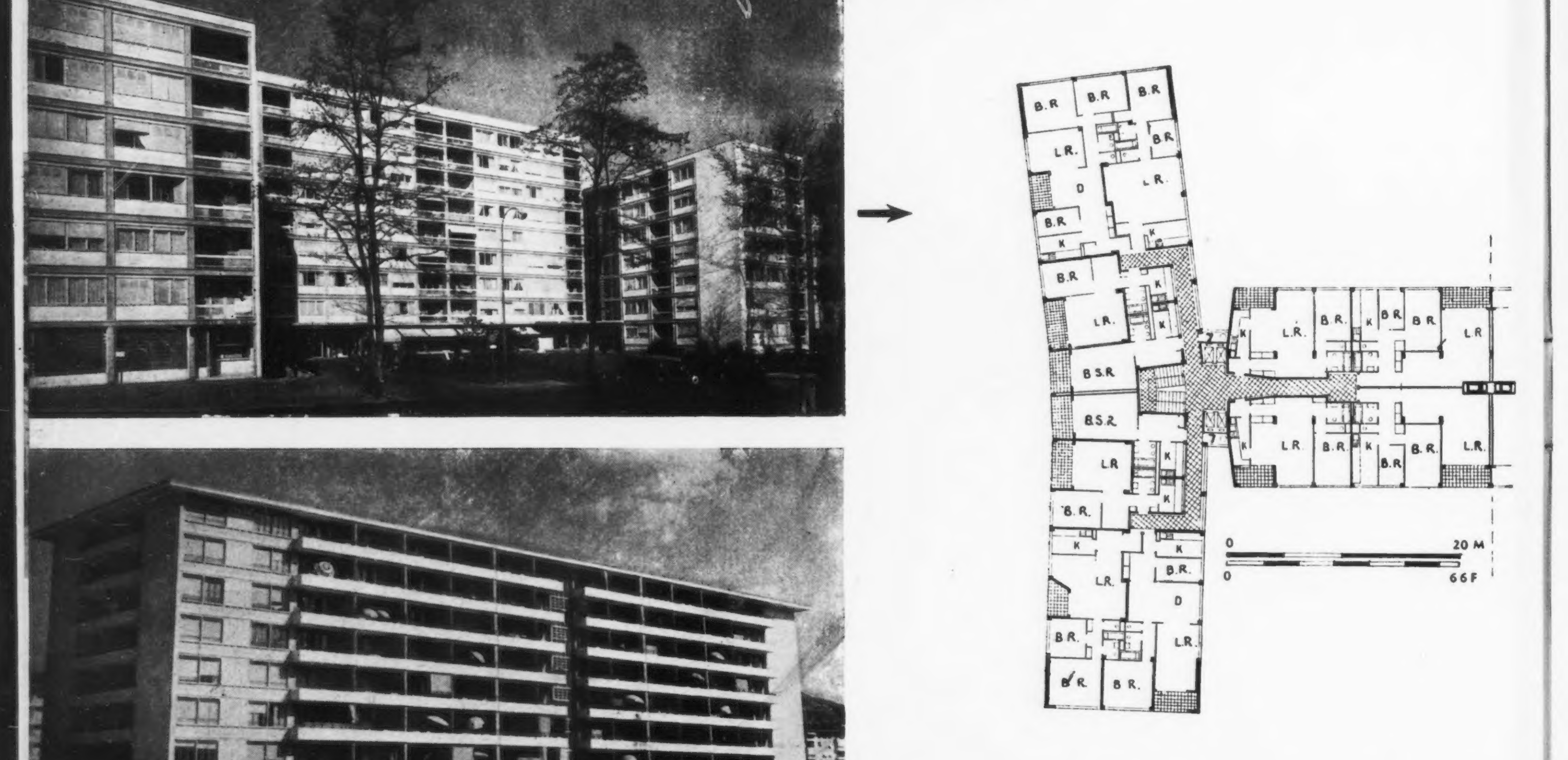


1. LETZIGRABEN, ZURICH.

1. Immeuble Letzigraben à Zurich. Steiner, architecte. Vue d'ensemble et plan d'étage courant : 1. Cuisine. 2. Chambre. 3. Séjour. 4. Bain. 375 habitants à l'hectare. 25.200 francs au mètre carré.
2. Malagnou-Parc, Genève. M. J. Saugey, architecte : vue générale des immeubles (photo de Jongh) et plan d'étage courant. K. Cuisine. L.R. Séjour. B.R. Chambre. 450 habitants à l'hectare. 25.000 francs au mètre carré.
3. Domaine de Beaulieu, Genève. Honegger frères, architectes. 700 habitants à l'hectare. Vue d'un immeuble.
4. Immeubles à loyer modéré « Les Charmilles », Genève. Addor et Julliard, architectes. 18.000 francs au mètre carré. Vue de façade (Photo V. Bouverat), et plan des niveaux inférieur (A) et supérieur (B) d'appartements en duplex.



2. MALAGNOU-PARC, GENEVE.



3. DOMAINE DE BEAULIEU, GENEVE.



4. LES CHARMILLES, GENEVE.

E[illegible] EUROPE OCCIDENTALE

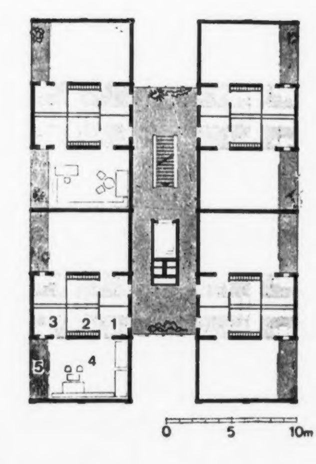
ALLEMAGNE

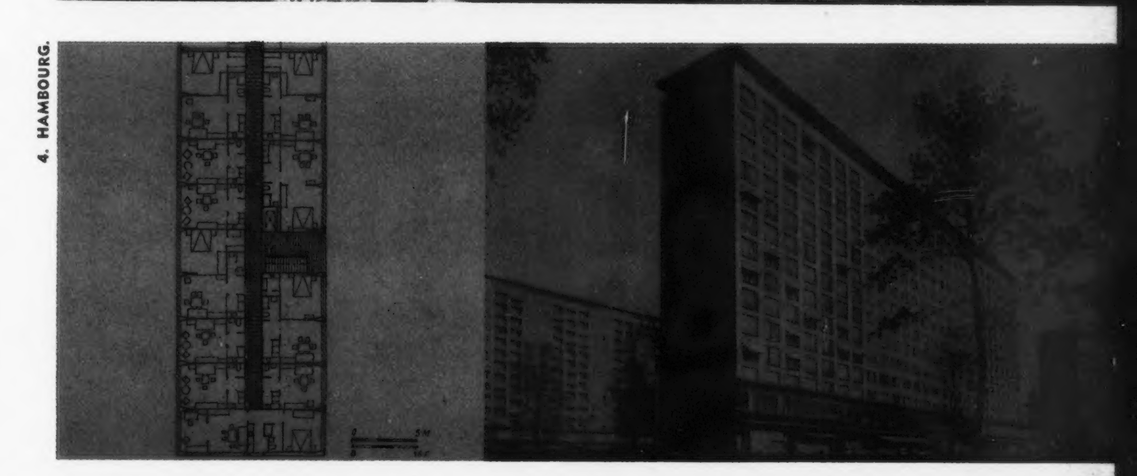

1. AUGSBURG.


2. BERLIN-OUEST.

1. Immeuble à Augsburg. Alois Strohmayr, architecte. Cet immeuble, abritant 32 appartements et à l'étage supérieur une buanderie et des séchoirs collectifs, est conçu comme une dominante sur des immeubles bas de deux et trois étages. 2. Immeuble-tour en forme d'Y à Berlin-Ouest. 3. Immeubles à Francfort. Max Meid et Helmut Romeick, architectes (Photo F. Grieshaber). 4. Immeubles Grindelberg à Hambourg. Vue d'un immeuble et plan d'étage courant. 650 habitants à l'hectare environ. 5. Immeuble-tour de Bad-Godesberg. Otto Appel, architecte (v. A.A., n° 57) : vue de l'immeuble-tour, vue de maquette de l'unité résidentielle complète (photo A. Pfau) et plan d'étage courant de l'immeuble-tour : 1. Entrée. 2. Bain. 3. Cuisine. 4. Séjour. 5. Balcon.

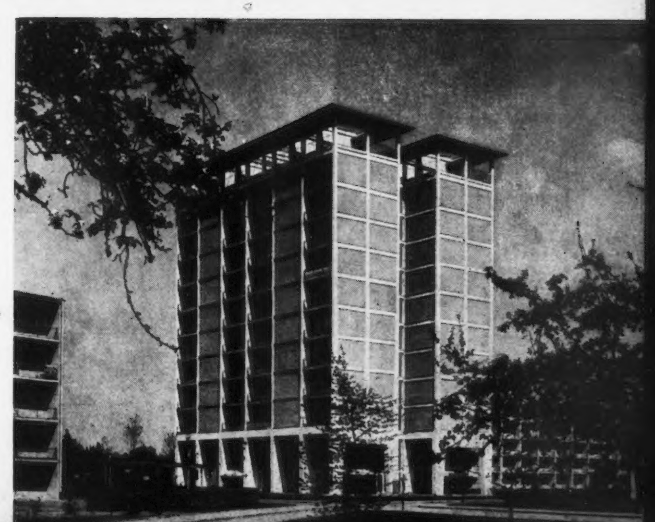

3. FRANCFORT.



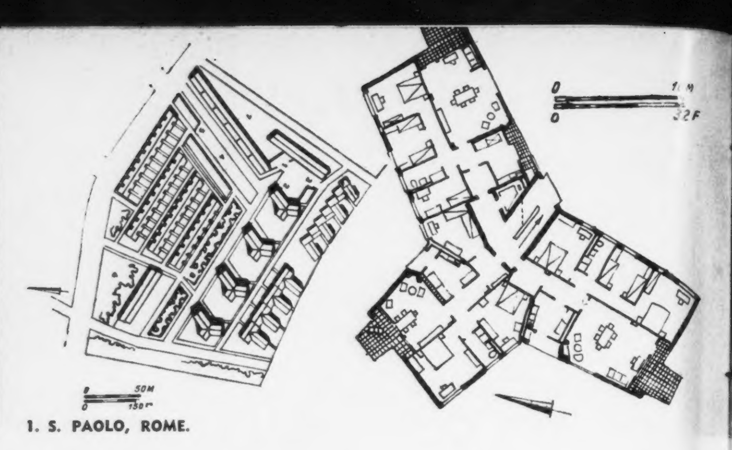

4. HAMBOURG.

5. BAD GODESBERG.



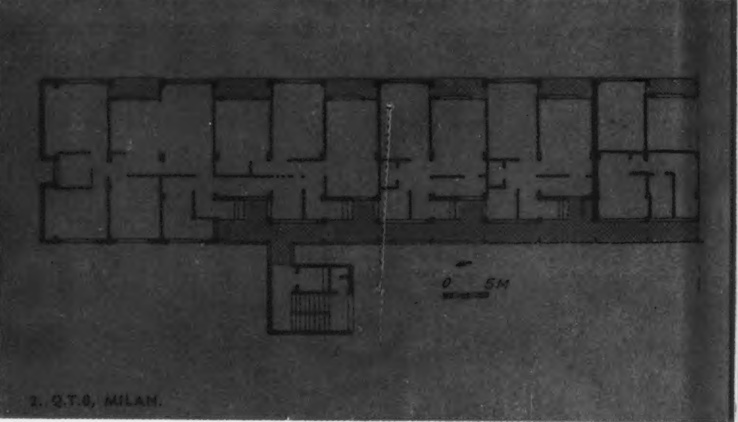






1. S. PAOLO, ROME.

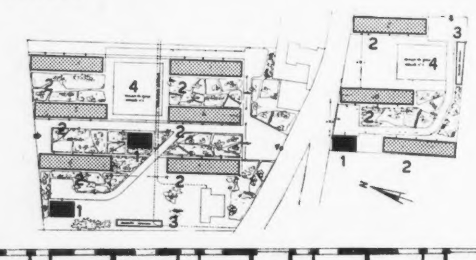


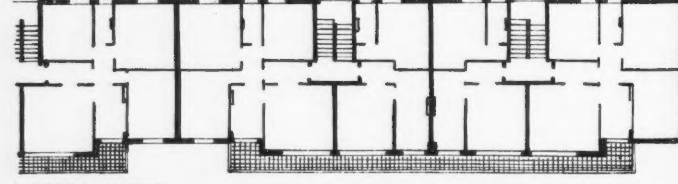


2. Q.T.8, MILAN.

L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE

ITALIE





3. BARRA, NAPLES.



4. BERNABO BREA, GENES.

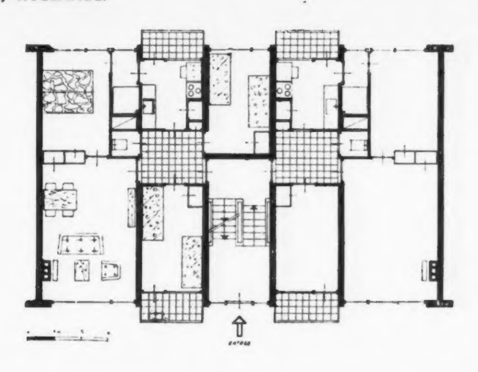


1. Quartier S. Paolo, Rome. De Renzi et Muratori, architectes. Vue des immeubles (photo Cartoni), plan d'ensemble et plan d'étage courant des immeubles-tours. Densité : 600 habitants à l'hectare. Coût : 34.000 l. au mètre carré, soit environ 21.250 francs (v. A.A., n° 41). 2. Quartier Q.T. 8 à Milan, immeuble haut. P. Lingeri et L. Zuccoli, architectes : vue de l'immeuble et étage courant (voir A.A., n° 41). 3. Cité d'habitation à Barra-Naples. Vue d'un immeuble bas, plan d'étage courant et plan-masse d'ensemble : 1. Immeubles-tours. 2. Immeubles bas. 3. Buanderie collective. 4. Terrain de jeux. C. Cocchia, architecte (voir A.A., n° 41). Densité : 450 habitants à l'hectare. Coût de la construction : 21.277 lires (13.300 francs environ) au mètre carré. 4. Unité Bernabo Brea à Gênes. L.C. Daneri, L. Grossi, B.G. Zappa, architectes. Une vue des différents types d'immeubles. Densité : 335 habitants à l'hectare. Coût de la construction : 35.000 lires (21.900 francs environ) au mètre carré.


3. KIEL ANVERS, BELGIQUE.



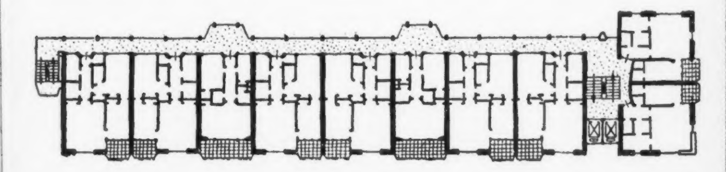
1. SCHIEDAM, HOLLANDE.



EN EUROPE OCCIDENTALE

BELGIQUE - HOLLANDE

1. Quartier d'habitation à Schiedam, Hollande. E.F. Groosman, architecte (voir A.A., n° 57) : vue d'un immeuble et plan partiel d'étage courant. 2. Immeuble haut à Zuidplein. Van Tijen et Mac•kant, architectes. Vue de l'immeuble et plan d'étage courant. 3. Quartier Kiel à Anvers. R. Braem, R. Maes et V. Maeremans, architectes : vue des blocs de 12 étages (photo F. Claes) et plan d'étage courant (voir A.A., n° 57). 4. Habitations à Angleur, Groupe Egau, architecte. Vue d'un bloc de 9 niveaux (photo Mercure) et plan partiel d'étage courant (voir A.A., n° 57). Densité pour l'ensemble : 500 habitants à l'hectare. Prix aux environs de 22.700 francs au mètre carré.

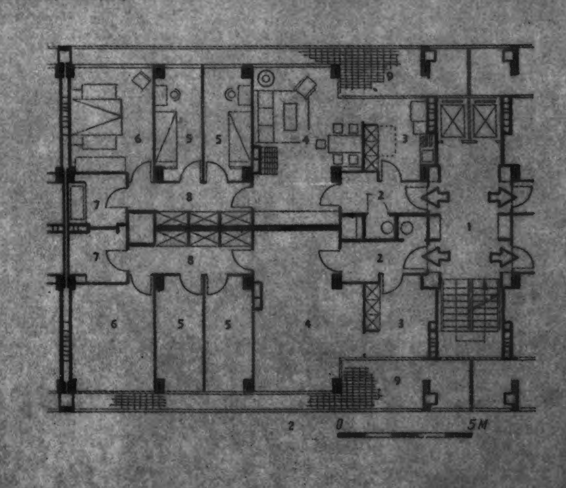


2. ZUIDPLEIN, HOLLANDE.

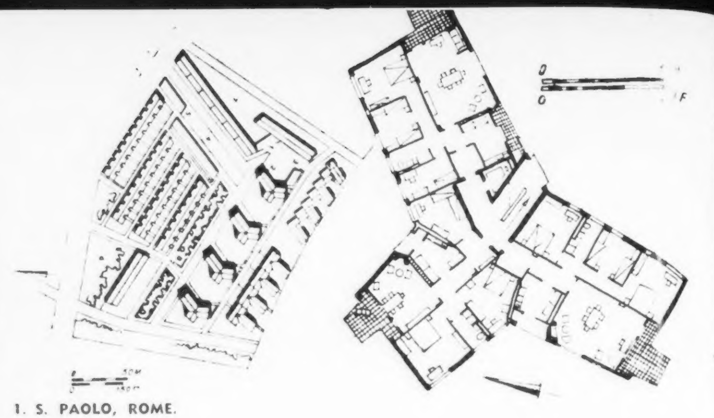




4. ANGLEUR, BELGIQUE.

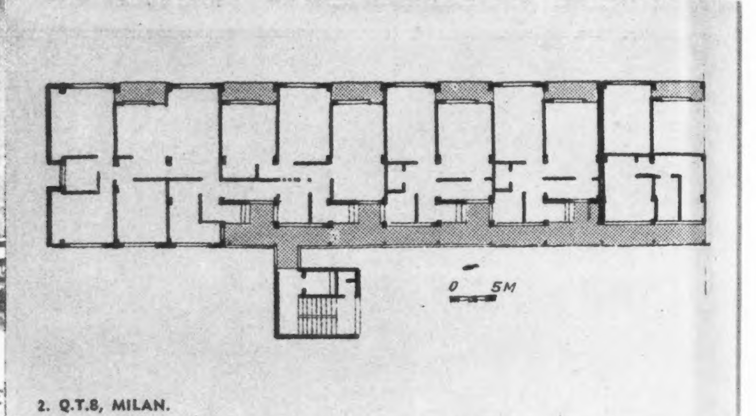






1. S. PAOLO, ROME.



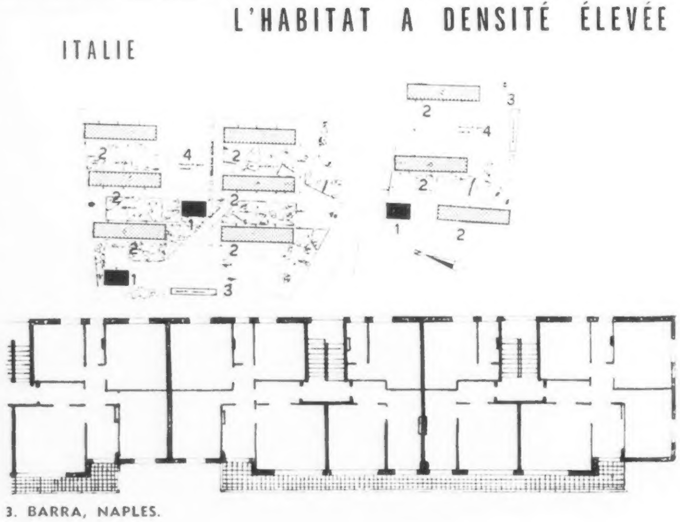


2. Q.T.8, MILAN.

L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE

ITALIE



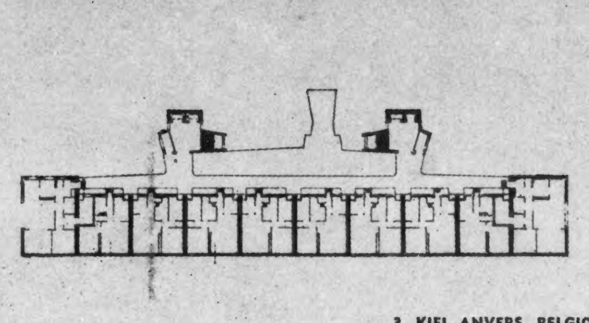


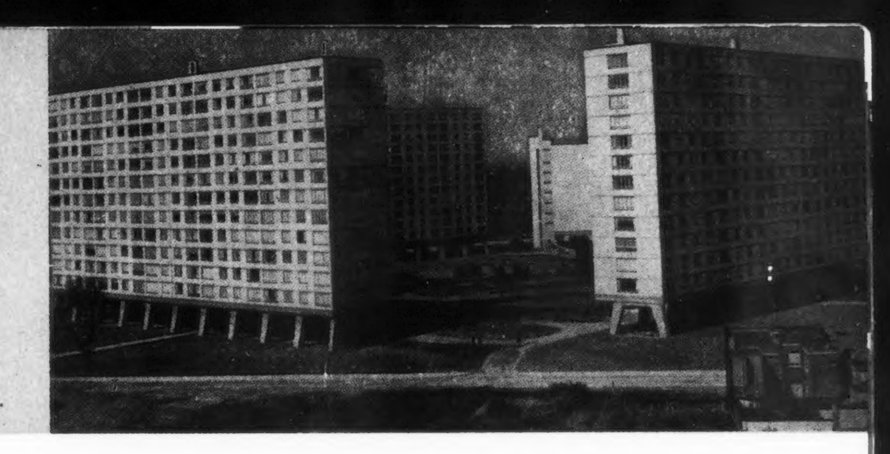
3. BARRA, NAPLES.



4. BERNABO BREA, GENES.

1. Quartier S. Paolo, Rome. De Renzi et Muratori, architectes. Vue des immeubles (photo Cartoni), plan d'ensemble et plan d'étage courant des immeubles-tours. Densité : 600 habitants à l'hectare. Coût : 34.000 l. au mètre carré, soit environ 21.250 francs (v. A.A., n° 41). 2. Quartier Q.T. 8 à Milan, immeuble haut. P. Lingeri et L. Zuccoli, architectes : vue de l'immeuble et étage courant (voir A.A., n° 41). 3. Cité d'habitation à Barra-Naples. Vue d'un immeuble bas, plan d'étage courant et plan-masse d'ensemble : 1. Immeubles-tours. 2. Immeubles bas. 3. Buanderie collective. 4. Terrain de jeux. C. Cocchia, architecte (voir A.A., n° 41). Densité : 450 habitants à l'hectare. Coût de la construction : 21.277 lires (13.300 francs environ) au mètre carré. 4. Unité Bernabo Brea à Gênes. L.C. Daneri, L. Grossi, B.G. Zappa, architectes. Une vue des différents types d'immeubles. Densité : 335 habitants à l'hectare. Coût de la construction : 35.000 lires (21.[illegible]00 francs environ) au mètre carré.





3. KIEL ANVERS, BELGIQUE.

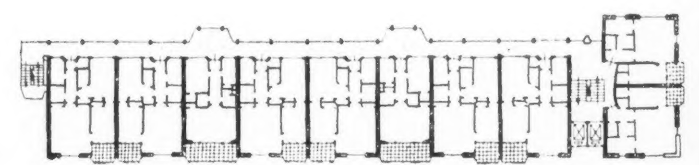


1. SCHIEDAM, HOLLANDE.

EN EUROPE OCCIDENTALE

BELGIQUE - HOLLANDE

1. Quartier d'habitation à Schiedam, Hollande. E.F. Groosman, architecte (voir A.A., n° 57) : vue d'un immeuble et plan partiel d'étage courant. 2. Immeuble haut à Zuidplein. Van Tijen et Maaskant, architectes. Vue de l'immeuble et plan d'étage courant. 3. Quartier Kiel à Anvers. R. Breem, R. Maes et V. Maeremans, architectes : vue des blocs de 12 étages (photo F. Claes) et plan d'étage courant (voir A.A., n° 57). 4. Habitations à Angleur, Groupe Egau, architecte. Vue d'un bloc de 9 niveaux (photo Mercure) et plan partiel d'étage courant (voir A.A., n° 57). Densité pour l'ensemble : 500 habitants à l'hectare. Prix aux environs de 22.700 francs au mètre carré.

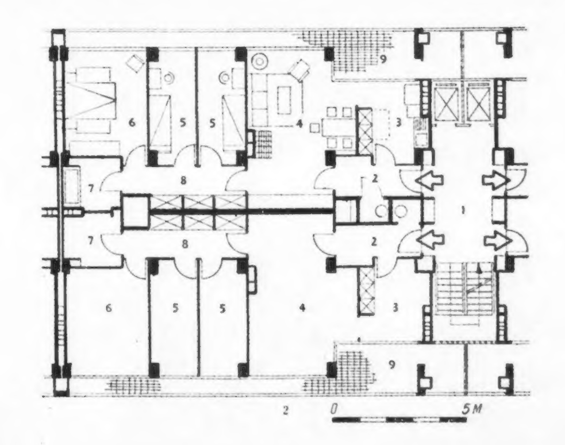


2. ZUIDPLEIN, HOLLANDE.





4. ANGLEUR, BELGIQUE.



L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE EN EUROPE OCCIDENTALE (SUITE DE LA PAGE 91)

Malmstrom ayant pris part a des recherches d'avant-garde dans ce domaine. La densite est approximativement de 100 habitants a l'hectare et le coût de la construction d'environ 18.200 francs au mètre carre. Ce prix extremement bas est entierement dû aux methodes de planification et d'organisation du chantier.

Un projet similaire est en cours de realisation a Sorgentri. Il comprend d'importants services communs et la densite depase 500 habitants a l'hectare. Le coût de construction est de 21.000 francs au metre carre, dont il decoule un prix de revient par appartement de 1.400.000 francs.

Mentionnons encore parmi les projets danois interessants l'ensemble Hoje Soborg de Windinge et Van't Hoff, les ensembles Bredalsparken de Kristensen, Gentofte et Solparken du même architecte, pour la capitale, et en province, deux projets d'immeubles-tours realises recemment a Odense par Ib Martin Jensen et a Fredericia par Knud Billund.

Citons enfin, au centre même de Copenhague, a Jactvej, un ensemble residentiel compose de blocs de 12 a 14 etages, de l'architecte Kristensen.

Les prix moyens danois varient entre 17.500 et 20.000 francs au m² dans les immeubles-tours mais sont plus eleves dans les autres types de bâtiment.

SUEDE.

La majorite des familles suedoises vit dans des immeubles collectifs et les zones residentielles a Stockholm, par exemple, atteignent une densite relativement elevee. Kristineberg et Norrmalmstrand montrent les desavantages inherents a ces hautes densites, lorsqu'elles sont realisees en utilisant, sans beaucoup d'imagination, des blocs rectangulaires trop rapproches. Les Suedois, eux-mêmes, ont ete les premiers a s'en apercevoir et l'on peut dire que leurs travaux, dans le domaine de l'habitat a haute densite, marquent une avance sur ce qui est fait dans les autres pays europeens. On a pris conscience depuis longtemps en Suede que des unites residentielles, pour etre satisfaisantes, doivent repondre a de multiples conditions d'ordres technique et psychologique. Les maquettes jouent un role important dans les recherches des urbanistes et il faut sans doute attribuer en grande partie a l'examen minutieux du rapport des volumes et des espaces separant les immeubles, l'interet presente par les realisations de ces dernieres annees. Il existe, en effet, en Suede, un tres grand nombre d'ensembles entre lesquels il est difficile de choisir.

Les immeubles-tours a Danviksklippan, de Backstrom et Reinius, furent en 1945 les premiers exemples de la nouvelle tendance qui exerca une influence considerable sur les habitations collectives.

Le plan rectangulaire, dont la cage d'escalier semi-circulaire forme le noyau, les installations sanitaires groupees egalement dans la zone centrale ont permis une utilisation maximum des parois exterieures pour les pieces d'habitation, permettant dans ce cas particulier, cinq appartements par etage. Il en resulta evidemment une economie importante.

L'adoption de ce plan, laissant 85 % d'espaces verts, fut determine par la necessite de limiter au maximum les fondations sur un terrain rocheux, mais l'avantage demontre par ce systeme a ete depuis applique en bien d'autres sites, permettant une liberation maximum du sol. Du point de vue esthetique, cet ensemble, dans le cadre merveilleux du lac Malaren, est un chef-d'œuvre. Chaque immeuble pris isolement est satisfaisant, en depit de la forme traditionnelle du toit. La densite atteint environ 750 habitants a l'hectare.

Cet exemple fut suivi de bien d'autres en particulier autour de Stockholm. Citons Sodra Hammarby, Vastertorp, Reimersholm, ensembles residentiels dont la densite varie de 300 a 500 habitants a l'hectare et qui sont composes presque exclusivement d'immeubles-tours. L'aspect general de ces ensembles et particulierement celui de Reimersholm situe pres du lac sur un terrain accidente, est saisissant. Un certain nombre d'ensembles furent realises plus recemment, dans la banlieue Sud de la ville et notamment l'unite de Karrtorp, d'une densite moderee, formees d'immeubles-tours et en barres. La réalisation la plus spectaculaire en même temps que la plus interessante, non seulement en Suede mais en Europe, est la cite satellite de Vallingby (voir p. 66) et les zones adjacentes de Racksta et de Blackeberg, qui rappellent les villes nouvelles anglaises. Cependant, les densites sont plus elevees et la disposition des blocs moins rigides. L'architecture est simple et s'integre dans le cadre naturel. Coût de la construction a Vallingby : 34.000 francs environ au metre carre.

D'autres travaux excellents ont ete realises a Malmo et a Goteborg : citons le groupe Sorgentri a Malmo des architectes Jaenecke et Samuelson, compose d'immeubles-tours et en barres et celui de Vittsjoborg de l'architecte Roos, de forme simple et attrayante. Le quartier de Sodra Guldheden a Goteborg, de grande envergure, constitue une sorte d'exemple pour les architectes. L'architecte Vallinder a donne, avec le groupe d'immeubles Vattenveronikan, une version interessante du bloc forme de deux ailes reunies par une cage d'escalier et a Kortedala, un ensemble englobant des immeubles-tours de forme triangulaire. Citons enfin le nouveau centre communautaire de Bjorkhagen de Varhelyi : un bloc de 17 etages forme le centre du quartier et comprend diverses installations communautaires, un hôtel pour jeunes aux etages inferieurs, des appartements semi-duplex aux niveaux superieurs ; bien que rappelant par certains cotes l'Unite d'Habitation de Le Corbusier, ce projet est unique en son genre.

NORVEGE.

L'habitat a densite elevee a surtout ete realise a Oslo où les conditions geographiques, la topographie du terrain militent en faveur des immeubles-tours. Les essais les plus anciens furent materialises par des immeubles en barres disposes en bandes paralleles. Dans les projets les plus recents, on denote les influences suedoise et danoise et un groupe d'immeubles-tours de neuf etages vient d'etre erige dans la zone centrale d'Oslo. A Etterstad, on vient de realiser dans le cadre d'un projet comprenant aussi des barres de trois et quatre etages, des immeubles-tours de dix etages.

Un immeuble du même type a ete construit a Lambertseter, une tour de quinze etages, Holt Terrasse, pour permettre dans la partie restante, des immeubles de trois ou quatre etages (Torp et Torp, arch.). Cet immeuble est organise d'une facon tres ingenieuse : il comprend six appartements par etage, chacun ayant son balcon et jouissant d'un ensoleillement optimum. Le coût de la construction est approximativement de 25.000 francs au metre carre, la moyenne nationale etant d'environ 23.000 francs, soit 1.500.000 francs par appartement.

FINLANDE.

Il n'y a que peu de temps que ce pays tend a une utilisation optimum du sol urbain. Le nombre des projets a densite elevee est relativement reduit et les details sur les projets actuellement realises, sont limites.

Un certains nombre d'immeubles-tours ont ete realises dans plusieurs centres urbains sur le modele suedois ; certains sont en cours de realisation près d'Helsinki et notamment a Tapiola (voir page 54).

ANGLETERRE.

La reconstruction d'apres-guerre a souvent suivi des modèles quelque peu stereotypes, mais un certain nombre de projets actuels peuvent en quelque sorte servir de base a un nouveau depart ; citons les ensembles de Roehampton, de Wandsworth et de Wimbledon, realises sous la direction de M. Martin et où on est arrive a un standing eleve, tant au point de vue architectural qu'urbain, en utilisant des immeubles de onze etages, alternant avec des immeubles moyens et bas.

Les immeubles se rapprochent beaucoup, par leur conception, de ceux realises en Scandinavie, bien qu'a certains egards, le traitement des facades soit superieur. Malheureusement, des règlements surannes empêchent une organisation economique en limitant a trois le nombre d'appartements desservis à chaque etage par l'escalier. Ces reglements demandent un accès direct de chaque piece habitable a l'entree de l'appartement, ce qui entraine des circulations peu economiques. Il est cependant à peu près hors de doute que, pour des raisons economiques, on s'orientera de plus en plus vers le type scandinave d'habitat a densite elevee.

Il semble aussi, comme c'est le cas de l'Unite de Perkins Heights, qu'il est possible d'obtenir une plus grande variete dans la composition, sans compromettre pour autant l'economie du projet. Il s'agit-la d'un immeuble en forme d'Y, comprenant deux appartements dans chacune des ailes, soit six appartements par etage. On avait, au depart, prevu deux escaliers principaux, mais une modification de reglement a rendu possible la realisation d'un seul escalier central desservant les six appartements. Cette disposition ainsi que le plan ouvert (sans circulations interieures) et l'utilisation d'un système de prefabrication auraient permis d'abaisser le prix de la construction à 1.650.000 francs par appartement, mais la densite de 800 habitants a l'hectare fut jugee excessive et empêcha la realisation de ces immeubles de quinze etages.

L'unite de Hackney (voir A.A. n° 57) groupe des immeubles en barres de onze etages. Les immeubles hauts, dont la conception s'inspire de l'Unite d'habitation de Marseille, abrite des appartements en duplex. Un projet du même genre est prevu pour Lambeth.

Dans la cite de Londres, les architectes Chamberlin et Powell executent un ensemble de 340 logements en collectif de quatre a quatorze etages. La disposition des divers blocs, leurs rapports reciproques ont ete etudies avec beaucoup de soin.

Bien que la plupart des projets d'unites a densite elevee aient ete realises autour de Londres, certains ensembles residentiels sont egalement construits dans le reste du pays. Nous pensons surtout a des projets realises ou en voie de realisation a Coventry, Bath, Bristol, Glascow. A Sheffield, M. Womersley, architecte de la ville, a elabore un projet dont l'element principal est constitue par des immeubles adaptes a la topographie accidentee du terrain. La grande variete resultant de l'implantation des batiments peut cependant faire craindre de facheuses consequences quant a l'ensoleillement et a l'aspect des bâtiments.

CONCLUSIONS

Il s'agit maintenant de tirer des conclusions des projets que nous venons d'examiner. Les immeubles-tours présentent des avantages considerables en permettant une implantation plus variée et en libérant le sol. Même répetés, s'ils sont concus comme des foyers par rapport a des blocs moins eleves, ils ne créent pas la monotonie.

Bien que satisfaisants au point de vue de l'economie les immeubles en barres avec galeries de circulation presentent des inconvenients tels que : perte de l'intimite, exposition aux intemperies, aspect peu engageant, rigidite relative de la composition. Le groupement de deux ou trois appartements autour d'une cage d'escalier n'est pas suffisamment economique. Il faut arriver a l'immeuble-tour de quatre ou six appartements par palier.

Regrettons les regles trop strictes concernant la protection contre l'incendie, obligeant a prévoir des circulations interieures dispendieuses qui sont maintenues dans certains pays, ainsi que le refus d'admettre une ventilation artificielle des salles de bains ou le systeme « shunt ».

Les immeubles-tours les plus économiques ont été realises a l'aide d'une « peau » exterieure de parpaings de béton léger formant coffrage perdu et assurant l'isolation thermique. Ce système a le desavantage de nécessiter un enduit intérieur et extérieur humide et s'oppose a la tendance actuelle marquée par la volonté d'obtenir des surfaces lisses et finies apres décoffrage, ce qui n'est guère possible avec un coffrage glissant. L'importance que peut atteindre le coût des finitions exterieures et des travaux d'entretien dans les immeubles hauts justifie l'emploi de dalles de béton préfabriquées ne nécessitant pas d'autres revêtements extérieurs.

MODULATION. *Il faut souligner l'importance de la modulation, en particulier quand on emploie la préfabrication.*

COUT D'ENTRETIEN. *Non seulement le gros œuvre, mais les elements intérieurs d'équipement doivent être choisis en fonction de leur coût d'entretien.*

ASCENSEURS. *Ils constituent une charge importante qui peut être diminuée en prévoyant des arrets a certains niveaux seulement, la cage d'ascenseur étant installée au dernier étage, ce qui évite la construction d'une cabine sur le toit. L'absence des portes d'ascenseurs ne peut être recommandée en raison des dangers qu'elle présente pour les enfants.*

BALCONS. *Ils constituent a notre avis une dépense superflue et il nous semble préférable d'utiliser des portes-fenêtres avec balustrades.*

SERVICES COMMUNS. *Ils sont indispensables dans une unite residentielle ainsi qu'un aménagement soigné d'espaces verts.*

VIDE-ORDURES. *Le système nécessitant l'incinération des ordures présentant des dangers d'incendie, les types de vide-ordures hermétiquement scellés semblent préférables.*

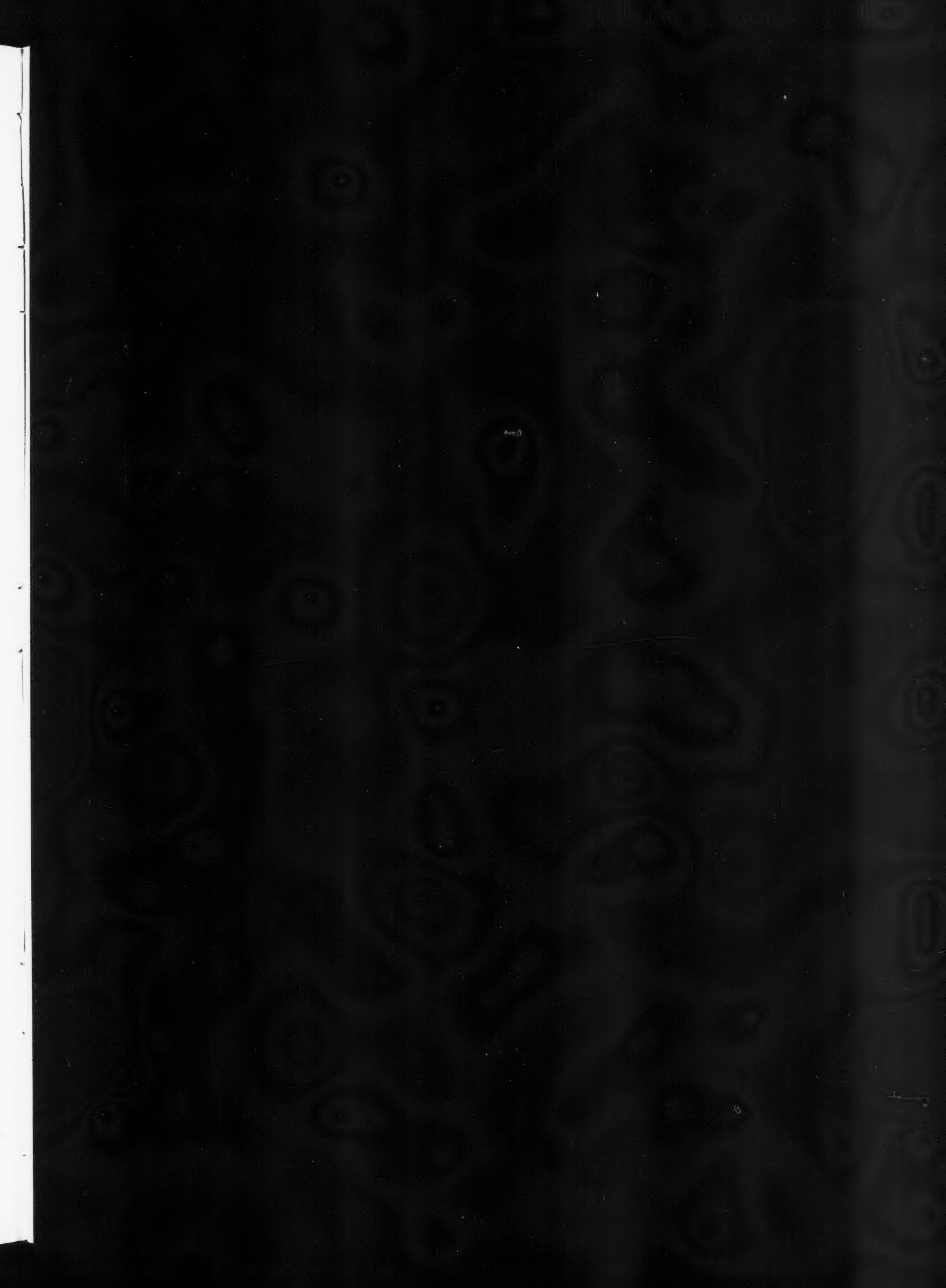
HAUTEUR. *Si pour des raisons de « prestige », on construit des gratte-ciel, une hauteur de huit a quinze étages semble raisonnable, des difficultés surgissant au-delà de quinze étages.*

DENSITÉ. *La densité moyenne des ensembles visités varie de 500 a 750 habitants a l'hectare et, d'une facon générale, on peut considérer que ces chiffres representent un plafond.*

PRIX. *Bien que les prix varient d'un pays a l'autre, ils semblent pouvoir être compris entre 1.250.000 et 1.500.000 francs par appartement d'une surface de 65,5 m², soit environ 23.000 francs au mètre carre. La construction en immeubles hauts (dix étages par exemple) est plus économique qu'en immeubles bas (trois étages par exemple), sauf en Angleterre où le bâtiment est organisé avant tout pour réaliser de petites maisons.*

Avant de terminer ce bref exposé, nous nous devons d'avertir le lecteur des difficultés rencontrées pour obtenir des renseignements exacts concernant les prix et des erreurs éventuelles qui pourraient en résulter, qui seraient dues également à la relativité des bases de comparaison, aux dates différentes de construction, aux diverses facons d'établir les densités, aux valeurs des monnaies en présence, etc.

R. A. JENSEN.



L'HABITAT A DENSITÉ ÉLEVÉE EN EUROPE OCCIDENTALE (SUITE DE LA PAGE 91)

Malmstrom ayant pris part à des recherches d'avant-garde dans ce domaine. La densité est approximativement de 400 habitants à l'hectare et le coût de la construction d'environ 18.200 francs au mètre carré. Ce prix extrêmement bas est entièrement dû aux méthodes de planification et d'organisation du chantier.

Un projet similaire est en cours de réalisation à Sorgenfri. Il comprend d'importants services communs et la densité dépase 500 habitants à l'hectare. Le coût de construction est de 21.000 francs au mètre carré, dont il découle un prix de revient par appartement de 1.400.000 francs.

Mentionnons encore parmi les projets danois intéressants l'ensemble Hoje Soborg de Windinge et Van't Hoff, les ensembles Bredalsparken de Kristensen, Gentofte et Solparken du même architecte, pour la capitale, et en province, deux projets d'immeubles-tours réalisés récemment à Odense par Ib Martin Jensen et à Fredericia par Knud Billund.

Citons enfin, au centre même de Copenhague, à Jactvej, un ensemble résidentiel composé de blocs de 12 à 14 étages, de l'architecte Kristensen.

Les prix moyens danois varient entre 17.500 et 20.000 francs au m² dans les immeubles-tours mais sont plus élevés dans les autres types de bâtiment.

SUEDE.

La majorité des familles suédoises vit dans des immeubles collectifs et les zones résidentielles à Stockholm, par exemple, atteignent une densité relativement élevée. Kristineberg et Norrmalmstrand montrent les désavantages inhérents à ces hautes densités, lorsqu'elles sont réalisées en utilisant, sans beaucoup d'imagination, des blocs rectangulaires trop rapprochés. Les Suédois, eux-mêmes, ont été les premiers à s'en apercevoir et l'on peut dire que leurs travaux, dans le domaine de l'habitat à haute densité, marquent une avance sur ce qui est fait dans les autres pays européens. On a pris conscience depuis longtemps en Suède que des unités résidentielles, pour être satisfaisantes, doivent répondre à de multiples conditions d'ordres technique et psychologique. Les maquettes jouent un rôle important dans les recherches des urbanistes et il faut sans doute attribuer en grande partie à l'examen minutieux du rapport des volumes et des espaces séparant les immeubles, l'intérêt présenté par les réalisations de ces dernières années. Il existe, en effet, en Suède, un très grand nombre d'ensembles entre lesquels il est difficile de choisir.

Les immeubles-tours à Danviksklippan, de Backstrom et Reinius, furent en 1946 les premiers exemples de la nouvelle tendance qui exerça une influence considérable sur les habitations collectives.

Le plan rectangulaire, dont la cage d'escalier semi-circulaire forme le noyau, les installations sanitaires groupées également dans la zone centrale ont permis une utilisation maximum des parois extérieures pour les pièces d'habitation, permettant dans ce cas particulier, cinq appartements par étage. Il en résulta évidemment une économie importante.

L'adoption de ce plan, laissant 83 % d'espaces verts, fut déterminé par la nécessité de limiter au maximum les fondations sur un terrain rocheux, mais l'avantage démontré par ce système a été depuis appliqué en bien d'autres sites, permettant une libération maximum du sol. Du point de vue esthétique, cet ensemble, dans le cadre merveilleux du lac Malaren, est un chef-d'œuvre. Chaque immeuble pris isolément est satisfaisant, en dépit de la forme traditionnelle du toit. La densité atteint environ 750 habitants à l'hectare.

Cet exemple fut suivi de bien d'autres en particulier autour de Stockholm. Citons Sodra Hammarby, Vastertorp, Reimersholm, ensembles résidentiels dont la densité varie de 300 à 500 habitants à l'hectare et qui sont composés presque exclusivement d'immeubles-tours. L'aspect général de ces ensembles et particulièrement celui de Reimersholm situé près du lac sur un terrain accidenté, est saisissant. Un certain nombre d'ensembles furent réalisés plus récemment, dans la banlieue Sud de la ville et notamment l'unité de Karrtorp, d'une densité modérée, formées d'immeubles-tours et en barres. La réalisation la plus spectaculaire en même temps que la plus intéressante, non seulement en Suède mais en Europe, est la cité satellite de Vallingby (voir p. 66) et les zones adjacentes de Racksta et de Blackeberg, qui rappellent les villes nouvelles anglaises. Cependant, les densités sont plus élevées et la disposition des blocs moins rigides. L'architecture est simple et s'intègre dans le cadre naturel. Coût de la construction à Vallingby : 34.000 francs environ au mètre carré.

D'autres travaux excellents ont été réalisés à Malmö et à Goteborg : citons le groupe Sorgenfri à Malmö des architectes Jaenecke et Samuelson, composé d'immeubles-tours et en barres et celui de Vittsjoborg de l'architecte Roos, de forme simple et attrayante. Le quartier de Sodra Guldheden à Goteborg, de grande envergure, constitue une sorte d'exemple pour les architectes. L'architecte Vallinder a donné, avec le groupe d'immeubles Vattenveronikan, une version intéressante du bloc formé de deux ailes réunies par une cage d'escalier et à Kortedala, un ensemble englobant des immeubles-tours de forme triangulaire. Citons enfin le nouveau centre communautaire de Bjorkhagen de Varhelyi : un bloc de 17 étages forme le centre du quartier et comprend diverses installations communautaires, un hôtel pour jeunes aux étages inférieurs, des appartements semi-duplex aux niveaux supérieurs ; bien que rappelant par certains côtés l'Unité d'Habitation de Le Corbusier, ce projet est unique en son genre.

NORVEGE.

L'habitat à densité élevée a surtout été réalisé à Oslo où les conditions géographiques, la topographie du terrain militent en faveur des immeubles-tours. Les essais les plus anciens furent matérialisés par des immeubles en barres disposés en bandes parallèles. Dans les projets les plus récents, on dénote les influences suédoise et danoise et un groupe d'immeubles-tours de neuf étages vient d'être érigé dans la zone centrale d'Oslo. A Etterstad, on vient de réaliser dans le cadre d'un projet comprenant aussi des barres de trois et quatre étages, des immeubles-tours de dix étages.

Un immeuble du même type a été construit à Lambertseter, une tour de quinze étages, Hoff Terrasse, pour permettre dans la partie restante, des immeubles de trois ou quatre étages (Torp et Torp, arch.). Cet immeuble est organisé d'une façon très ingénieuse : il comprend six appartements par étage, chacun ayant son balcon et jouissant d'un ensoleillement optimum. Le coût de la construction est approximativement de 25.000 francs au mètre carré, la moyenne nationale étant d'environ 23.000 francs, soit 1.500.000 francs par appartement.

FINLANDE.

Il n'y a que peu de temps que ce pays tend à une utilisation optimum du sol urbain. Le nombre des projets à densité élevée est relativement réduit et les détails sur les projets actuellement réalisés, sont limités.

Un certains nombre d'immeubles-tours ont été réalisés dans plusieurs centres urbains sur le modèle suédois ; certains sont en cours de réalisation près d'Helsinki et notamment à Tapiola (voir page 54).

ANGLETERRE.

La reconstruction d'après-guerre a souvent suivi des modèles quelque peu stéréotypés, mais un certain nombre de projets actuels peuvent en quelque sorte servir de base à un nouveau départ ; citons les ensembles de Roehampton, de Wandsworth et de Wimbledon, réalisés sous la direction de M. Martin et où on est arrivé à un standing élevé, tant au point de vue architectural qu'urbain, en utilisant des immeubles de onze étages, alternant avec des immeubles moyens et bas.

Les immeubles se rapprochent beaucoup, par leur conception, de ceux réalisés en Scandinavie, bien qu'à certains égards, le traitement des façades soit supérieur. Malheureusement, des règlements surannés empêchent une organisation économique en limitant à trois le nombre d'appartements desservis à chaque étage par l'escalier. Ces règlements demandent un accès direct de chaque pièce habitable à l'entrée de l'appartement, ce qui entraîne des circulations peu économiques. Il est cependant à peu près hors de doute que, pour des raisons économiques, on s'orientera de plus en plus vers le type scandinave d'habitat à densité élevée.

Il semble aussi, comme c'est le cas de l'Unité de Perkins Heights, qu'il est possible d'obtenir une plus grande variété dans la composition, sans compromettre pour autant l'économie du projet. Il s'agit-là d'un immeuble en forme d'Y, comprenant deux appartements dans chacune des ailes, soit six appartements par étage. On avait, au départ, prévu deux escaliers principaux, mais une modification de règlement a rendu possible la réalisation d'un seul escalier central desservant les six appartements. Cette disposition ainsi que le plan ouvert (sans circulations intérieures) et l'utilisation d'un système de préfabrication auraient permis d'abaisser le prix de la construction à 1.650.000 francs par appartement, mais la densité de 800 habitants à l'hectare fut jugée excessive et empêcha la réalisation de ces immeubles de quinze étages.

L'unité de Hackney (voir A.A. n° 57) groupe des immeubles en barres de onze étages. Les immeubles hauts, dont la conception s'inspire de l'Unité d'habitation de Marseille, abrite des appartements en duplex. Un projet du même genre est prévu pour Lambeth.

Dans la cité de Londres, les architectes Chamberlin et Powell exécutent un ensemble de 340 logements en collectif de quatre à quatorze étages. La disposition des divers blocs, leurs rapports réciproques ont été étudiés avec beaucoup de soin.

Bien que la plupart des projets d'unités à densité élevée aient été réalisés autour de Londres, certains ensembles résidentiels sont également construits dans le reste du pays. Nous pensons surtout à des projets réalisés ou en voie de réalisation à Coventry, Bath, Bristol, Glasgow. A Sheffield, M. Womersley, architecte de la ville, a élaboré un projet dont l'élément principal est constitué par des immeubles adaptés à la topographie accidentée du terrain. La grande variété résultant de l'implantation des bâtiments peut cependant faire craindre de fâcheuses conséquences quant à l'ensoleillement et à l'aspect des bâtiments.

CONCLUSIONS

Il s'agit maintenant de tirer des conclusions des projets que nous venons d'examiner. Les immeubles-tours présentent des avantages considérables en permettant une implantation plus variée et en libérant le sol. Même répétés, s'ils sont conçus comme des foyers par rapport à des blocs moins élevés, ils ne créent pas la monotonie.

Bien que satisfaisants au point de vue de l'économie, les immeubles en barres avec galeries de circulation présentent des inconvénients tels que : perte de l'intimité, exposition aux intempéries, aspect peu engageant, rigidité relative de la composition. Le groupement de deux ou trois appartements autour d'une cage d'escalier n'est pas suffisamment économique. Il faut arriver à l'immeuble-tour de quatre ou six appartements par palier.

Regrettons les règles trop strictes concernant la protection contre l'incendie, obligeant à prévoir des circulations intérieures dispendieuses qui sont maintenues dans certains pays, ainsi que le refus d'admettre une ventilation artificielle des salles de bains ou le système « shunt ».

Les immeubles-tours les plus économiques ont été réalisés à l'aide d'une « peau » extérieure de parpaings de béton léger formant coffrage perdu et assurant l'isolation thermique. Ce système a le désavantage de nécessiter un enduit intérieur et extérieur humide et s'oppose à la tendance actuelle marquée par la volonté d'obtenir des surfaces lisses et finies après décoffrage, ce qui n'est guère possible avec un coffrage glissant. L'importance que peut atteindre le coût des finitions extérieures et des travaux d'entretien dans les immeubles hauts justifie l'emploi de dalles de béton préfabriquées ne nécessitant pas d'autres revêtements extérieurs.

MODULATION. — *Il faut souligner l'importance de la modulation, en particulier quand on emploie la préfabrication.*

COUT D'ENTRETIEN. — *Non seulement le gros œuvre, mais les éléments intérieurs d'équipement doivent être choisis en fonction de leur coût d'entretien.*

ASCENSEURS. — *Ils constituent une charge importante qui peut être diminuée en prévoyant des arrêts à certains niveaux seulement, la cage d'ascenseur étant installée au dernier étage, ce qui évite la construction d'une cabine sur le toit. L'absence des portes d'ascenseurs ne peut être recommandée en raison des dangers qu'elle présente pour les enfants.*

BALCONS. — *Ils constituent à notre avis une dépense superflue et il nous semble préférable d'utiliser des portes-fenêtres avec balustrades.*

SERVICES COMMUNS. — *Ils sont indispensables dans une unité résidentielle ainsi qu'un aménagement soigné d'espaces verts.*

VIDE-ORDURES. — *Le système nécessitant l'incinération des ordures présentant des dangers d'incendie, les types de vide-ordures hermétiquement scellés semblent préférables.*

HAUTEUR. — *Si pour des raisons de « prestige », on construit des gratte-ciel, une hauteur de huit à quinze étages semble raisonnable, des difficultés surgissant au-delà de quinze étages.*

DENSITE. — *La densité moyenne des ensembles visités varie de 500 à 750 habitants à l'hectare et, d'une façon générale, on peut considérer que ces chiffres représentent un plafond.*

PRIX. — *Bien que les prix varient d'un pays à l'autre, ils semblent pouvoir être compris entre 1.250.000 et 1.500.000 francs par appartement d'une surface de 65,5 m², soit environ 23.000 francs au mètre carré. La construction en immeubles hauts (dix étages par exemple) est plus économique qu'en immeubles bas (trois étages par exemple), sauf en Angleterre où le bâtiment est organisé avant tout pour réaliser de petites maisons.*

Avant de terminer ce bref exposé, nous nous devons d'avertir le lecteur des difficultés rencontrées pour obtenir des renseignements exacts concernant les prix et des erreurs éventuelles qui pourraient en résulter, qui seraient dues également à la relativité des bases de comparaison, aux dates différentes de construction, aux diverses façons d'établir les densités, aux valeurs des monnaies en présence, etc.

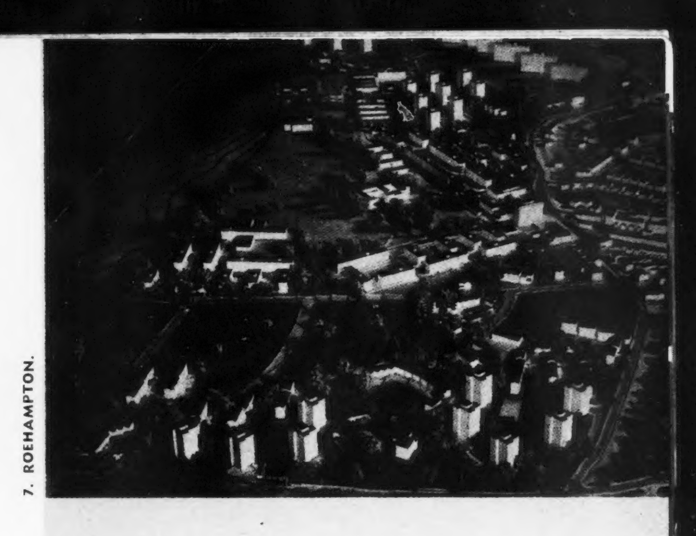
R. A. JENSEN.





1. WAASA.

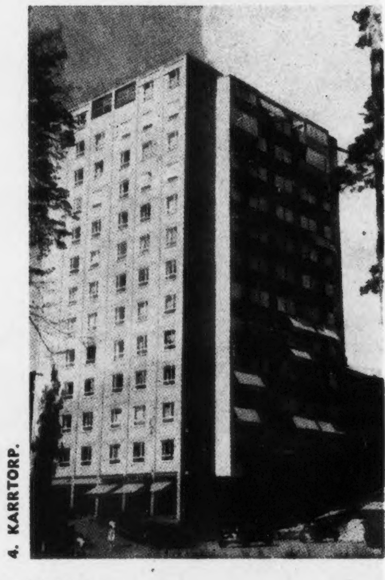
2. BELLAHOJ.



7. ROEHAMPTON.



3. OSLO.



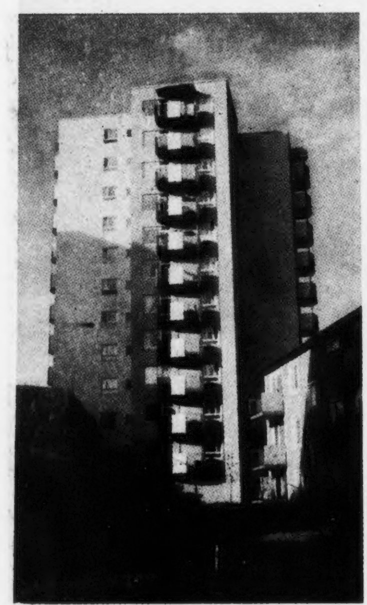
4. KARRTORP.



8. PERKINS HEIGHTS.

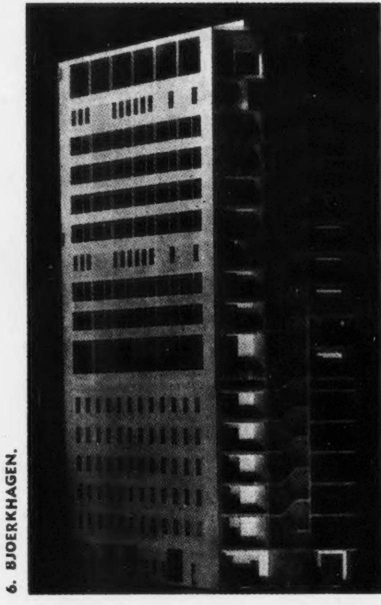
PAYS NORDIQUES

ANGLETERRE

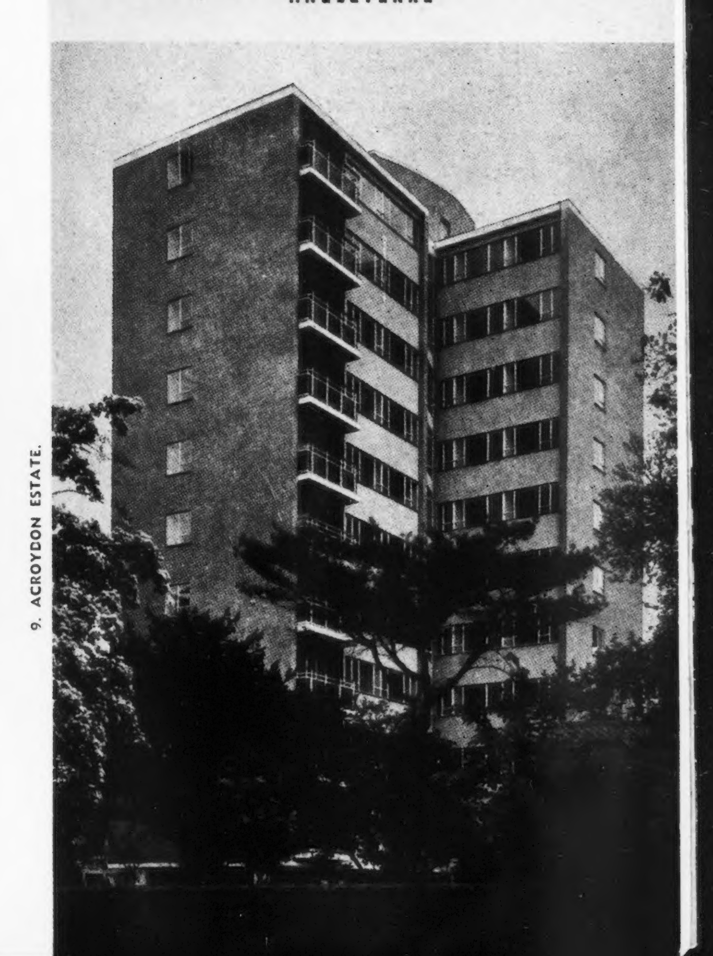




5. VALLINGBY.

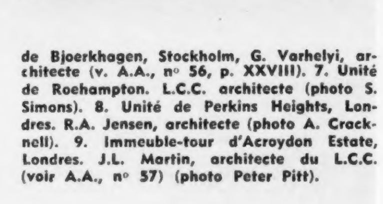


6. BJOERKHAGEN.



9. ACROYDON ESTATE.

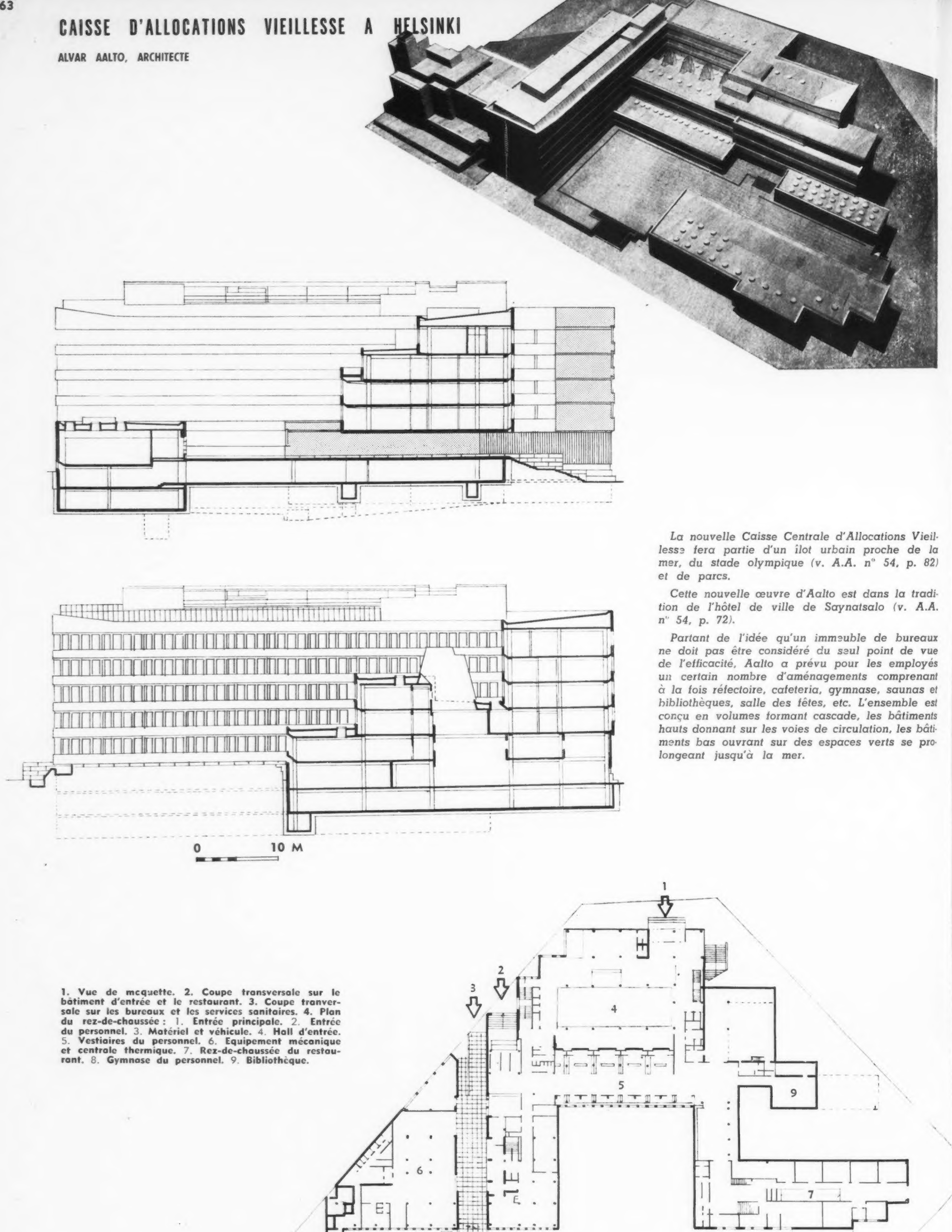
1. Immeuble collectif à Waasa (Finlande), V. Rewell, architecte. 2. Unité de Bellahoj à Copenhague. Prix 380 Kr dan, soit environ 19.000 fr. au mètre carré. Densité 350 hab. à l'hectare (V. A.A., n° 54). 3. Immeuble haut à Oslo (Torp et Torp, arch.). 4. Immeuble-tour à Karrtorp (Suède), Klemming, architecte (v. A.A., n° 54). 5. Immeuble-tour à Vallingby, Klemming, architecte. 6. Centre



de Bjoerkhagen, Stockholm, G. Varhelyi, architecte (v. A.A., n° 56, p. XXVIII). 7. Unité de Roehampton. L.C.C. architecte (photo S. Simons). 8. Unité de Perkins Heights, Londres. R.A. Jensen, architecte (photo A. Cracknell). 9. Immeuble-tour d'Acroydon Estate, Londres. J.L. Martin, architecte du L.C.C. (voir A.A., n° 57) (photo Peter Pitt).

CAISSE D'ALLOCATIONS VIEILLESSE A HELSINKI

ALVAR AALTO, ARCHITECTE



La nouvelle Caisse Centrale d'Allocations Vieillesse fera partie d'un îlot urbain proche de la mer, du stade olympique (v. A.A. n° 54, p. 82) et de parcs.

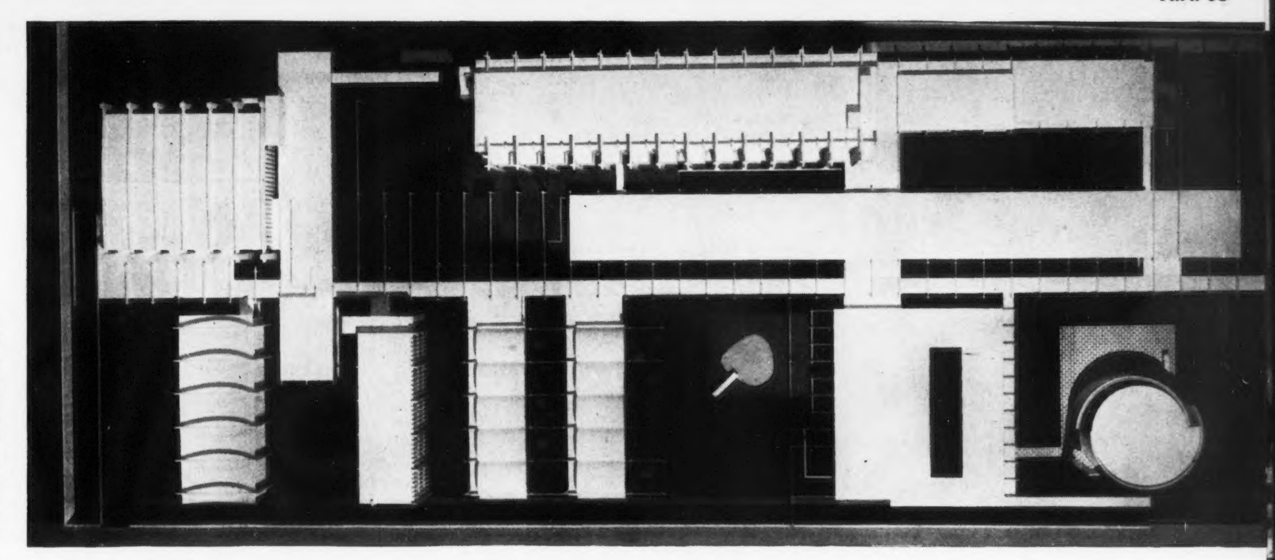
Cette nouvelle œuvre d'Aalto est dans la tradition de l'hôtel de ville de Saynatsalo (v. A.A. n° 54, p. 72).

Partant de l'idée qu'un immeuble de bureaux ne doit pas être considéré du seul point de vue de l'efficacité, Aalto a prévu pour les employés un certain nombre d'aménagements comprenant à la fois réfectoire, cafeteria, gymnase, saunas et bibliothèques, salle des fêtes, etc. L'ensemble est conçu en volumes formant cascade, les bâtiments hauts donnant sur les voies de circulation, les bâtiments bas ouvrant sur des espaces verts se prolongeant jusqu'à la mer.

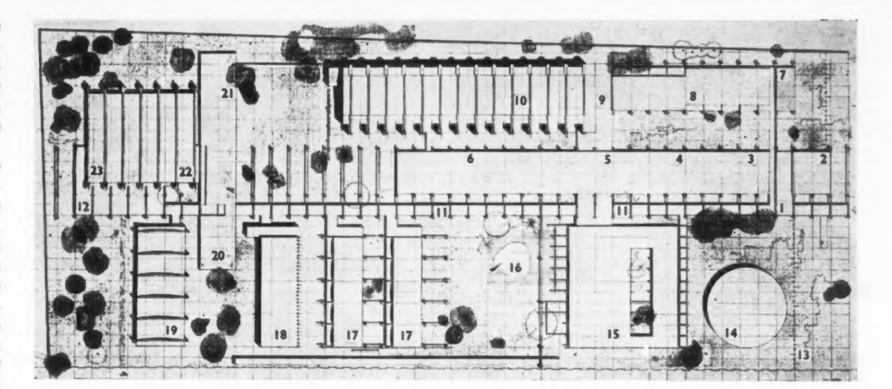
1. Vue de maquette. 2. Coupe transversale sur le bâtiment d'entrée et le restaurant. 3. Coupe transversale sur les bureaux et les services sanitaires. 4. Plan du rez-de-chaussée : 1. Entrée principale. 2. Entrée du personnel. 3. Matériel et véhicule. 4. Hall d'entrée. 5. Vestiaires du personnel. 6. Equipement mécanique et centrale thermique. 7. Rez-de-chaussée du restaurant. 8. Gymnase du personnel. 9. Bibliothèque.

NSTITUTION A MILAN

VITTORIANO VIGANO, ARCHITECTE



Plan d'ensemble : 1. Entrée. 2. Assistance. 3. Secrétariat. 4. Direction. 5. Hall. 6. Foyer et bibliothèque. 7. Serre. 8. Services généraux. 9. Circulation. 10. Cuisine, réfectoire, dortoir et centrale électrique. 11. Galerie couverte. 12. Hall. 13. Salon de réception entièrement vitré. 14. Chapelle. 15. Parloir. 16. Piscine. 17. Ecole élémentaire. 18. Ecole secondaire. 19. Ateliers. 20. Direction de l'Ecole. 21. Salle d'exposition et de réunion, bar. 22. Gymnase. 23. Théâtre.



L'Institution Marchiondi Spagliardi s'élève à Baggio dans un parc de 22.000 m² ; un tiers seulement du sol sera occupé par des bâtiments dont l'implantation répond aux exigences fonctionnelles de l'établissement et à la recherche du meilleur ensoleillement ; la plupart ne dépasseront pas la hauteur normale d'un étage sauf en ce qui concerne le pavillon des pensionnaires et celui du cours moyen.

L'ensemble comprend : le groupe des services généraux, le bloc internat avec réfectoire, dortoirs et grand foyer (400 m²) relié directement au hall principal et au réfectoire, salle de sports ou d'études pour les élèves s'intéressant à la musique ou aux arts plastiques. Le gymnase et le théâtre occuperont un grand local subdivisible par une cloison mobile permettant de porter le nombre total de places à 600 ou 700. Les bâtiments scolaires, indépendants et très ensoleillés, couvriront une superficie de 4.500 mètres carrés et comprendront dix classes élémentaires au rez-de-chaussée, dix classes du cours moyen réparties entre deux étages et un sous-sol ; une série d'ateliers ont été prévus en outre dans une partie du sous-sol et dans un rez-de-chaussée surélevé. Enfin, un pavillon est réservé à la direction des études avec salle des professeurs et bibliothèque. A l'Est et au Sud, la construction réservera des transparences sur le parc.

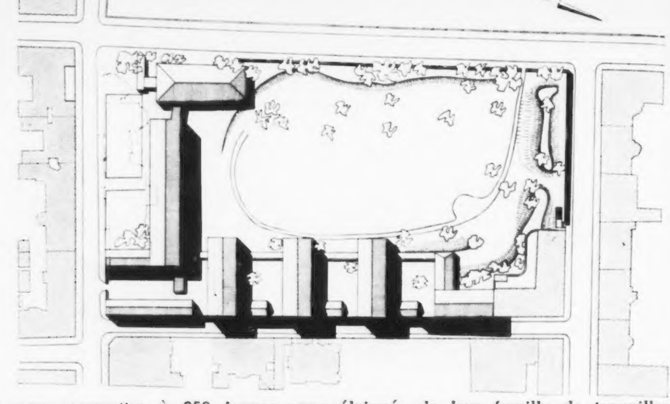
L'ensemble est complété par une chapelle pour 350 fidèles, des logements de professeurs avec chambre, séjour et petits jardins privés, des parloirs et le centre psychotechnique. Une piscine, de dimensions modestes et le parc seront réservés aux jeux des élèves. L'entrée principale est située à l'Est et une grande allée suit l'axe principal de la propriété.

Photos Fortunati

Toutes les structures essentielles seront en béton armé, net de décoffrage et, par endroits, laissé apparent. Pour les revêtements du sol, on utilisera selon les nécessités : céramique, pierre, dalle de ciment préfabriqué ou caoutchouc. Les baies seront vastes afin d'offrir au maximum air, soleil et lumière.

CITÉ D'HABITATION POUR JEUNES OUVRIERS A VIENNE, AUTRICHE

ROLAND RAINER, ARCHITECTE



Cette cité a été conçue pour permettre à 250 jeunes gens éloignés de leur famille de travailler à Vienne. Elle est située à proximité du centre de la ville, à l'emplacement d'une ancienne propriété qui a été complètement démolie pour permettre la construction de bâtiments neufs. Ceux-ci s'élèvent dans un vaste parc dont on a pu conserver les arbres. Dans chacun des trois blocs parallèles de trois étages en partie sur pilotis, 27 jeunes gens disposent de chambres de trois ou quatre lits, de deux salles de séjour et d'installations sanitaires. Chaque bloc est complété par un pavillon à rez-de-chaussée pour un moniteur et sa famille et pourvu d'une entrée indépendante. Les blocs sont reliés entre eux, au bâtiment principal et aux constructions annexes par des galeries vitrées suivant les pentes du terrain. Le bâtiment principal comporte également trois étages ; on y trouve la bibliothèque, le réfectoire, les services administratifs et l'infirmerie. Le gymnase, situé sous la salle des fêtes, comporte une structure composée de portiques en bois à double rotule (voir ci-dessous). Pour les autres bâtiments, ossature en b.a. Des jardins-terrasses à différents niveaux ont pu être aménagés grâce à une utilisation rationnelle des dénivellations du sol.

Photos Hartmann

B
A
D
E
C
D

Détail du plan au niveau de la salle des fêtes : A. Bâtiment principal. B. Salle des fêtes. C. Chambres. D. Dépendances. E. Galerie abritée.

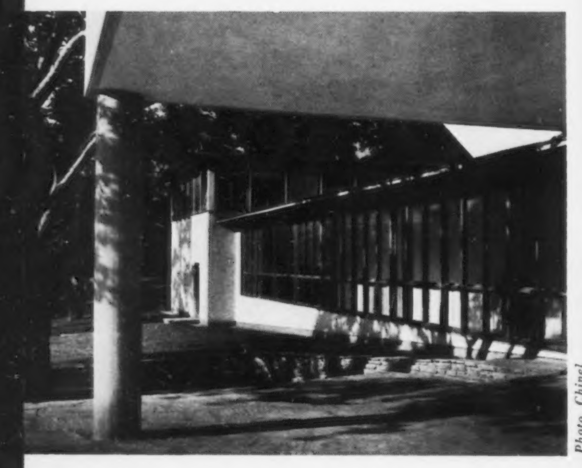


Photo Chinel

ÉCOLE A YVESKILA, FINLANDE

KEIJO ET MARJA PETAJA, ARCHITECTES



Le programme de cette école technique comportait la réalisation de bâtiments de classes et d'ateliers, d'une salle des fêtes utilisée également en gymnase, d'un internat et des services administratifs et généraux. L'organisation du plan a été déterminée par la forme du terrain et ses courbes de niveau. Trois blocs parallèles sur pilotis abritent les classes et les salles d'enseignements spécialisés. Ils sont reliés par l'aile basse des ateliers. Ainsi le bruit des machines et les livraisons de matériel ne gênent pas les classes d'études théoriques. Sous les pilotis des bâtiments hauts, entre les ateliers, les salles d'études et groupes sanitaires, accessibles de part et d'autre, forment éléments de jonction. La salle des fêtes est située à l'extrémité de la composition, l'internat à l'écart.

Détail du plan du rez-de-chaussée



Salle des fêtes **Classes** **Ateliers**

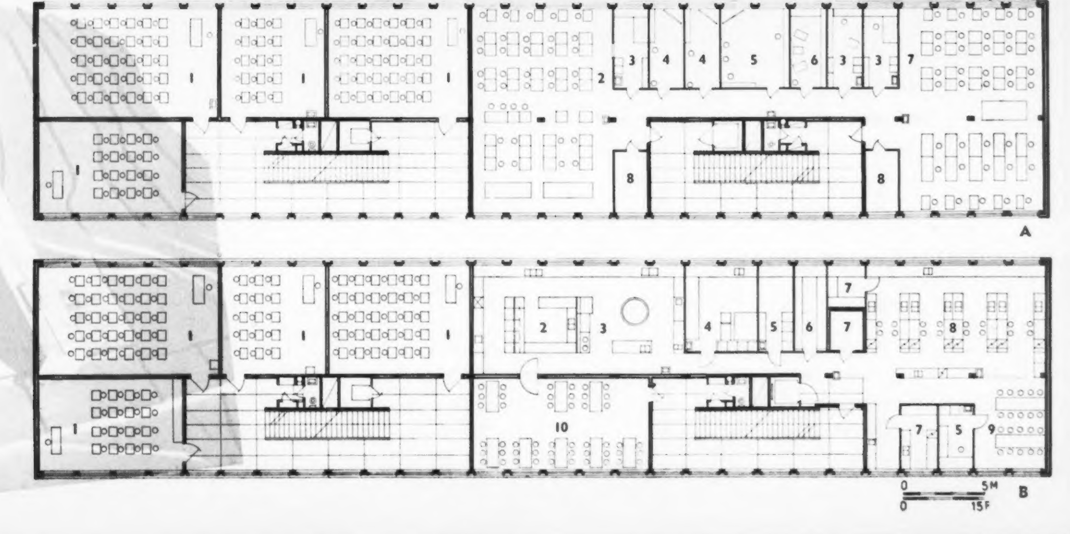


Ci-dessous : Maquette du projet : 1. Internat. 2. Classes. 3 et 4. Ateliers. 5. Administration. 6. Salles des fêtes-gymnase.

A. Premier niveau : 1. Classes. 2 et 3. Cuisine. 4. Préparation de pains et gâteaux. 5. Professeurs. 6. Réserve de légumes secs. 7. Magasin. 8. Cuisine pour enseignement ménager. 9. Repas. 10. Réfectoire des élèves.

B. Etage-type : 1. Classes. 2 et 7. Couture et travaux pratiques. 3. Professeurs. 4. Secrétariat. 5. Attente. 6. Directeur. 8. Réserve.

Photos Havas

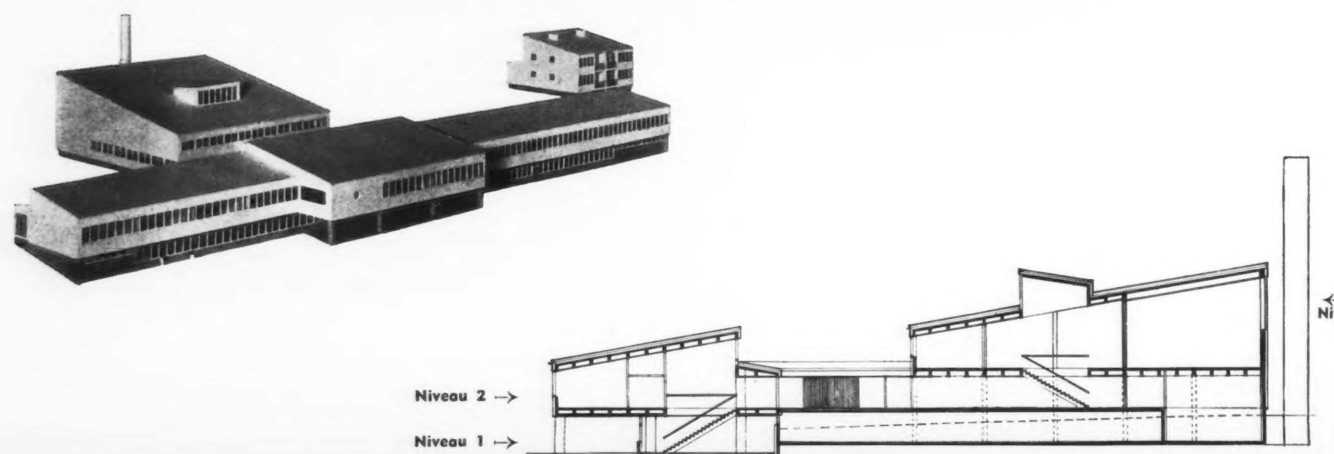




Façade Sud

ÉCOLE PRIMAIRE A TUUSULA, FINLANDE

VILJO REWELL ET OSMO SIPARI, ARCHITECTES





Photos Havas

1. Vue d'ensemble. Au premier plan, l'aile des classes. 2. La galerie de circulation ouvrant sur les classes avec vestiaires ménagés dans la cloison. 3. Une classe.

1
2 | 3

← Niveau 1

Niveau 3

Niveau 2 →

Cette école vient d'être réalisée sur un vaste terrain accusant une légère pente vers le Sud. Des bois, qui le bordent au Nord et à l'Est, protègent contre les vents froids. Le plan général a été déterminé par la configuration du terrain et les volumes ont été conçus pour s'intégrer harmonieusement dans le paysage. Les travaux ont été facilités en raison de la nature du sous-sol. Il a donc été possible d'aménager des terrains de jeux sur un plan horizontal et des terre-pleins à différents niveaux permettant de prolonger à l'extérieur et de lier entre elles les diverses parties des bâtiments.

L'ensemble comporte essentiellement l'aile des classes et un corps de bâtiment de plan carré, accessible au public, abritant la salle des fêtes utilisée également comme gymnase, la bibliothèque, le réfectoire et ses dépendances. Les classes sont au nombre de 10 et complétées par des salles d'enseignement spécialisé : dessin, musique, arts ménagers (pour les jeunes filles), biologie (pour les garçons), foyer des professeurs et salles d'études. Les classes sont de forme carrée éclairées naturellement des deux côtés. Deux possibilités sont offertes facilement, soit de grouper les enfants autour d'une grande table selon la pédagogie moderne, soit de disposer les bureaux traditionnellement.

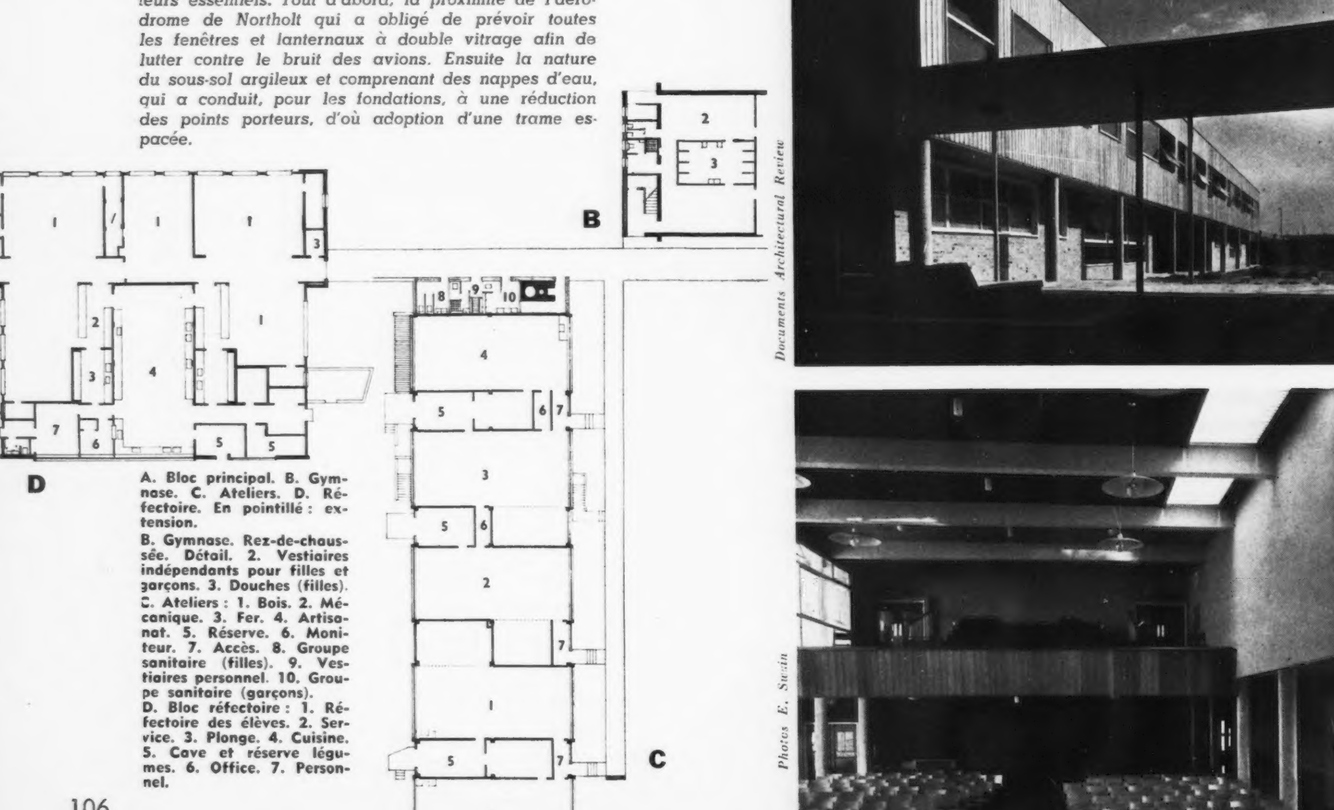


Photos Havas

ÉCOLE A RUISLIP, GRANDE-BRETAGNE

YORKE ROSENBERG ET MARDALL, ARCHITECTES

L'organisation du plan et la structure de cette école secondaire mixte ont été déterminées par deux facteurs essentiels. Tout d'abord, la proximité de l'aérodrome de Northolt qui a obligé de prévoir toutes les fenêtres et lanternaux à double vitrage afin de lutter contre le bruit des avions. Ensuite la nature du sous-sol argileux et comprenant des nappes d'eau, qui a conduit, pour les fondations, à une réduction des points porteurs, d'où adoption d'une trame espacée.

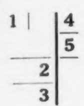


A. Bloc principal. B. Gymnase. C. Ateliers. D. Réfectoire. En pointillé : extension.
B. Gymnase. Rez-de-chaussée. Détail. 2. Vestiaires indépendants pour filles et garçons. 3. Douches (filles).
C. Ateliers : 1. Bois. 2. Mécanique. 3. Fer. 4. Artisanat. 5. Réserve. 6. Moniteur. 7. Accès. 8. Groupe sanitaire (filles). 9. Vestiaires personnel. 10. Groupe sanitaire (garçons).
D. Bloc réfectoire : 1. Réfectoire des élèves. 2. Service. 3. Plonge. 4. Cuisine. 5. Cave et réserve légumes. 6. Office. 7. Personnel.

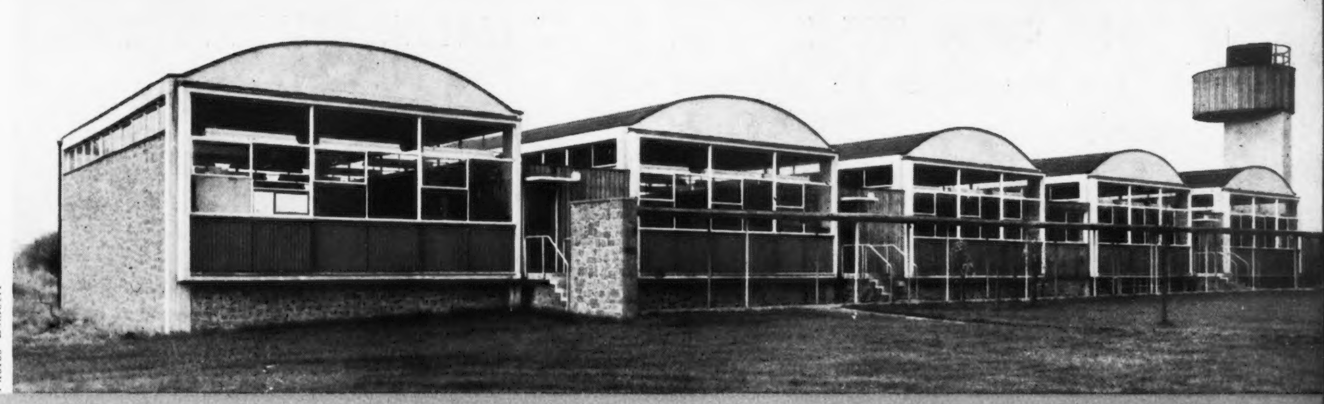
Documents Architectural Review

Photos E. Swain

1. Vue prise du portique du bâtiment des classes sur le gymnase, au centre, et sur l'extrémité du bloc des ateliers et la chaufferie. 2. Bâtiment des classes, façade postérieure. 3. Vue intérieure de la salle de réunion. 4. Le bâtiment des classes, façade principale. 5. Les ateliers.







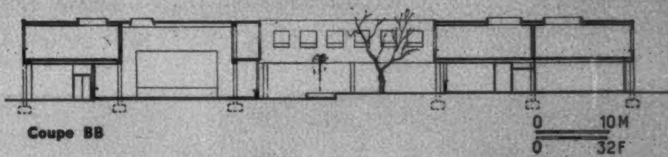
Photos Lambert

Le bâtiment principal est de plan compact avec double rangée de classes et salles de travaux pratiques, ne nécessitant qu'une circulation restreinte afin de compenser par une stricte économie les dépenses imprévues dues à la difficulté des fondations.

Chaque classe comporte un mur-fenêtre et un éclairage naturel d'appoint obtenu au moyen d'un lanterneau dans le toit, assurant une excellente répartition de la lumière. Une ventilation transversale dans les classes ne s'est pas avérée nécessaire en raison de l'installation du système d'air conditionné.

Le bloc principal comporte une structure en béton armé avec planchers et couverture en béton armé nervuré. Au premier étage : revêtement extérieur en panneaux de cèdre sur une structure métallique tubulaire. Fenêtres pivotantes, à menuiserie bois, et double vitrage. Au rez-de-chaussée : brique ou pierre d'Hornton. Un vitrage dans le hall d'entrée a été réalisé selon la maquette de Peggy Angus. Chauffage par radiateurs dans les classes avec chauffage d'appoint par air pulsé dans les plafonds suspendus des couloirs conduisant aux classes. Cette disposition permet de ne pas ouvrir les fenêtres au moment des bruyants trafics aériens.

Les ateliers sont couverts par des voûtes en béton armé avec isolation extérieure en panneaux de fibre de bois et feutre et revêtement intérieur en vermiculite projetée.

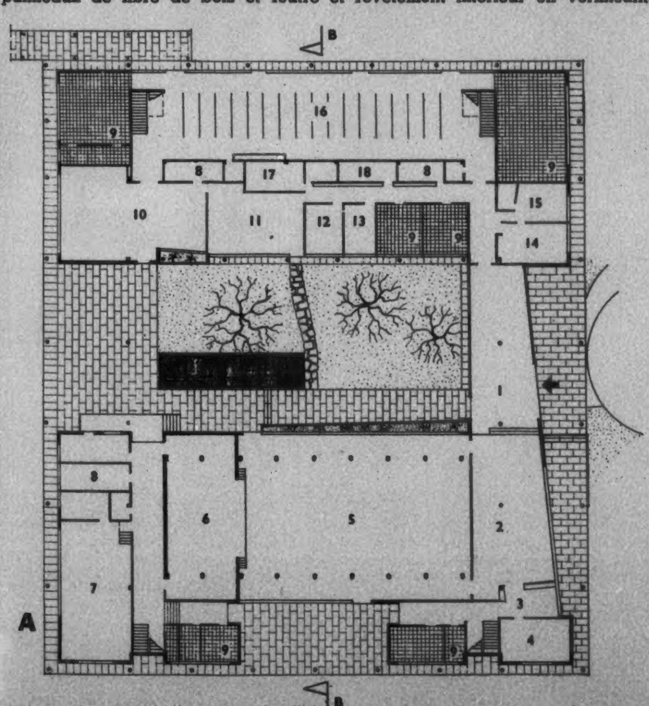


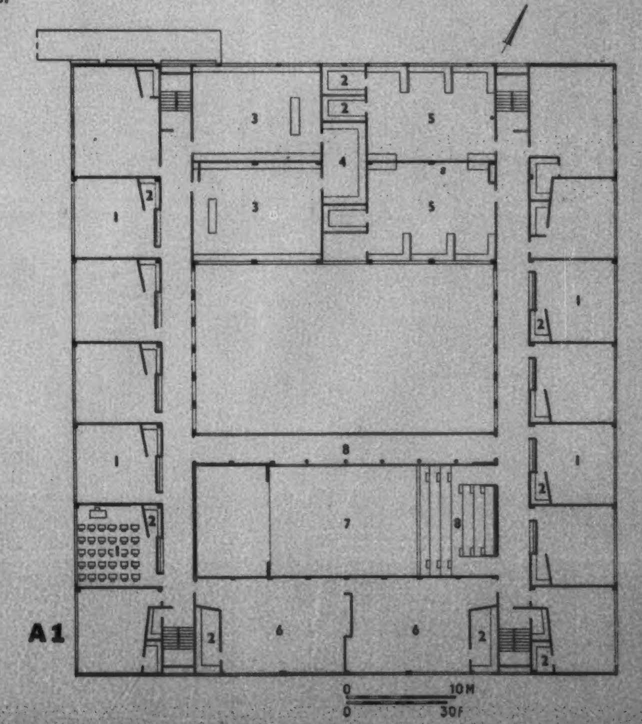
Coupe BB

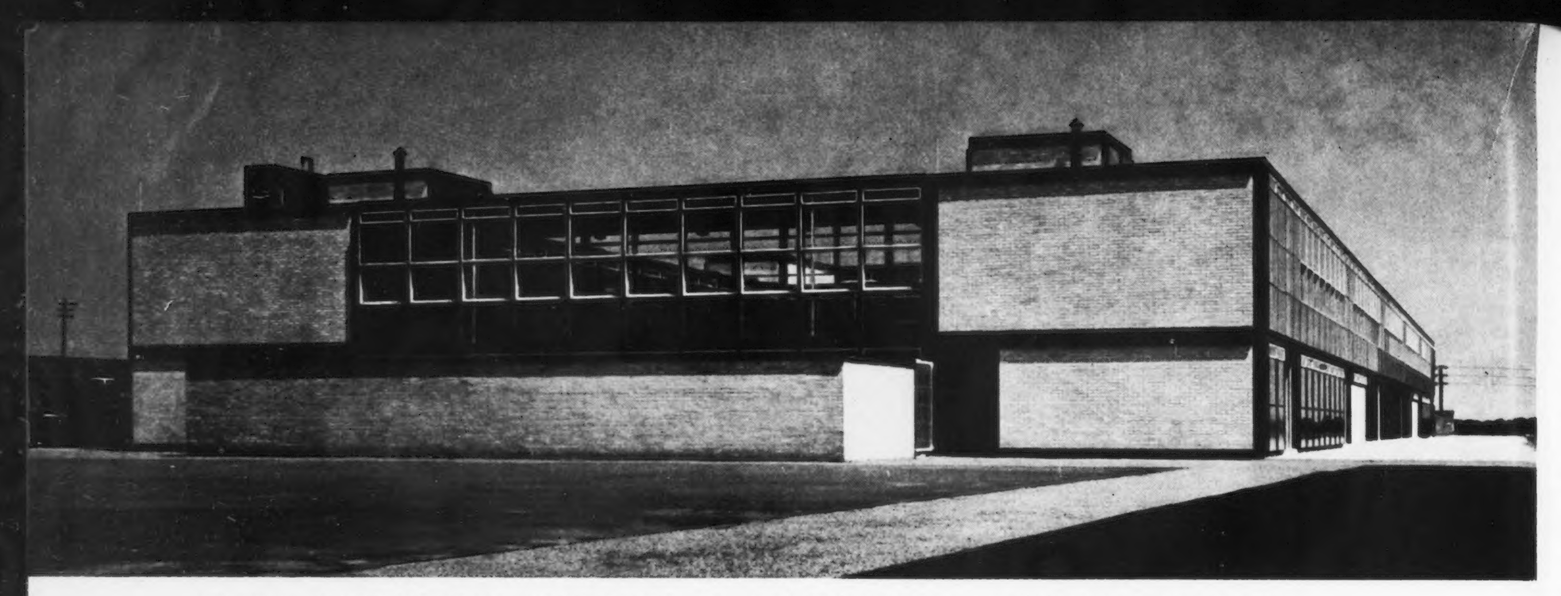
Bloc des classes :

A. Rez-de-chaussée : 1. Hall d'entrée. 2. Foyer. 3. Attente. 4. Inspection médicale. 5. Salle de réunion. 6. Scène. 7. Salle de musique. 8. Rangement. 9. Groupes sanitaires. 10. Bibliothèque. 11. Salle des professeurs. 12 et 13. Salles de repos. 14. Secrétariat. 15. Directeur. 16. Vestiaires. 17. Air conditionné. 18. Réserves.

A1. Premier étage : 1. Classes. 2. Réserves. 3. Laboratoires. 4. Préparation. 5. Enseignement technique. 6. Arts appliqués. 7. Vide du hall. 8. Galerie.

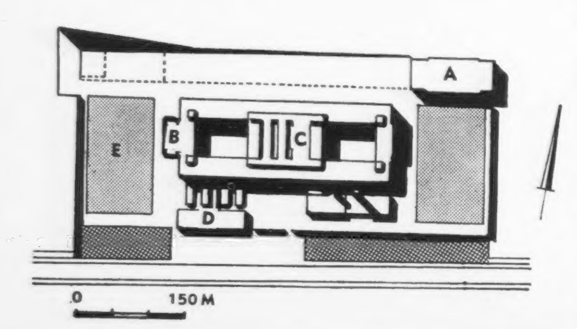






ECOLE SECONDAIRE MODERNE A HUNSTANTON, GRANDE-BRETAGNE

A. ET P. SMITHSON, ARCHITECTES, OVE ARUP ET ASSOCIÉS, INGÉNIEURS



Cette école, prévue pour cinq cents élèves, s'élève à Hunstanton, district rural du Comté de Norfolk. Elle est utilisée non seulement comme école secondaire mais encore comme centre de classes du soir et comporte des jardins d'enfants dépendant des écoles primaires voisines.

Elle est aujourd'hui achevée et a déjà fait l'objet d'une publication dans notre revue alors qu'elle était en cours d'exécution (voir A.A., n° 53 : « Construction Scolaires », avril 1954). Les documents que nous présentons ici montrent combien cette réalisation est intéressante sur le double plan plastique et technique. C'est un exemple de collaboration étroite entre architectes et ingénieurs.

L'ensemble se compose essentiellement d'un bâtiment principal comportant, au centre, un grand hall sur deux étages utilisé comme salle de réunions et, de part et d'autre de ce hall, deux cours-jardins. Les classes, de 2,80 m sous plafond, sont situées à l'étage supérieur. Le rez-de-chaussée est réservé aux services administratifs : vestiaires, réfectoire, locaux pour le personnel, etc., hauteur sous plafond : 2,35 m. Les façades de ce bâtiment sont entièrement vitrées sauf en ce qui concerne les escaliers d'accès et certains services du rez-de-chaussée abrités derrière des murs aveugles. Autour de ce bâtiment sont réparties les constructions annexes : gymnase, habitation du directeur, réservoir d'eau, garage à vélos, cuisine, ateliers, etc.

La superficie réservée à l'enseignement atteint environ 62 % de la surface bâtie qui est de 4.200 m². Le bâtiment principal mesure approximativement 90 m × 31 et les deux cours, 11,80 m × 22,40 chacune.

Plan-masse : A. Gymnase et vestiaires. B. Bâtiment principal : classes. C. Couverture du grand hall. D. Ateliers. E. Terrain de jeux. En grisé foncé : tallus.

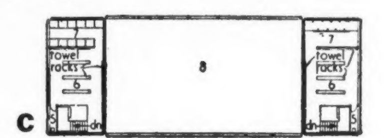
1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6

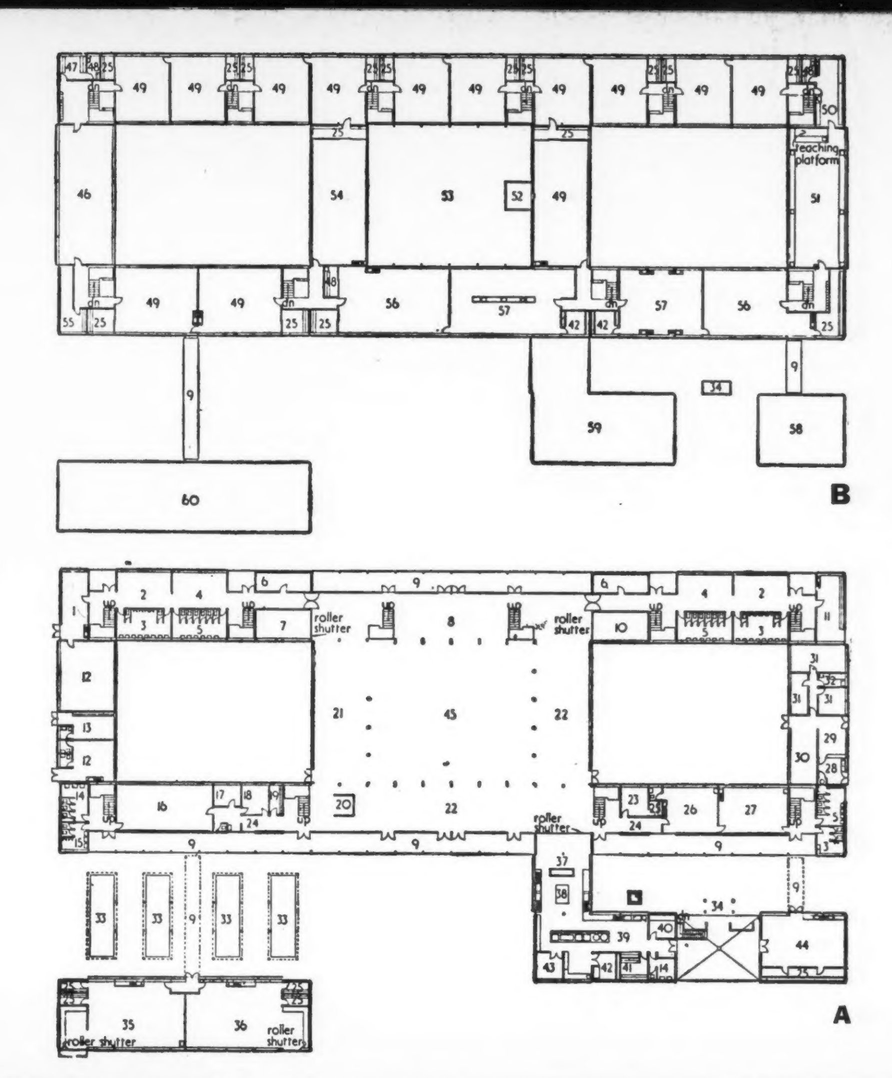
1. Bâtiment principal, façade latérale. 2. Vue intérieure du grand hall utilisé comme salle de réunions. Au second plan, une des cours de récréation. 3. Vue d'ensemble. A droite, le gymnase ; à gauche, le bâtiment principal. 4. Façade Nord du bâtiment principal, à gauche le gymnase. 5. Laboratoire de travaux pratiques. 6. Vue prise d'une extrémité des bâtiments sur une cour et le hall central.

Le système portant est constitué par une ossature en acier dont on a laissé les éléments apparents, non enrobés de béton. De même, on a utilisé des assemblages soudés pour l'ossature métallique. Le bâtiment est réalisé en profilé standard et en tôle emboutie.

Ce système assure une économie importante en poids par rapport à une construction classique et une grande rigidité de l'ensemble, non seulement pour les efforts principaux, mais encore pour les efforts secondaires. Pour monter cette ossature, d'un poids de 250 tonnes, il a fallu neuf mois ; les cinq premiers ont été consacrés à la fabrication et au montage des portiques principaux. Le montage des cadres de façade a pu être effectué de façon extrêmement rapide pendant les deux derniers mois.

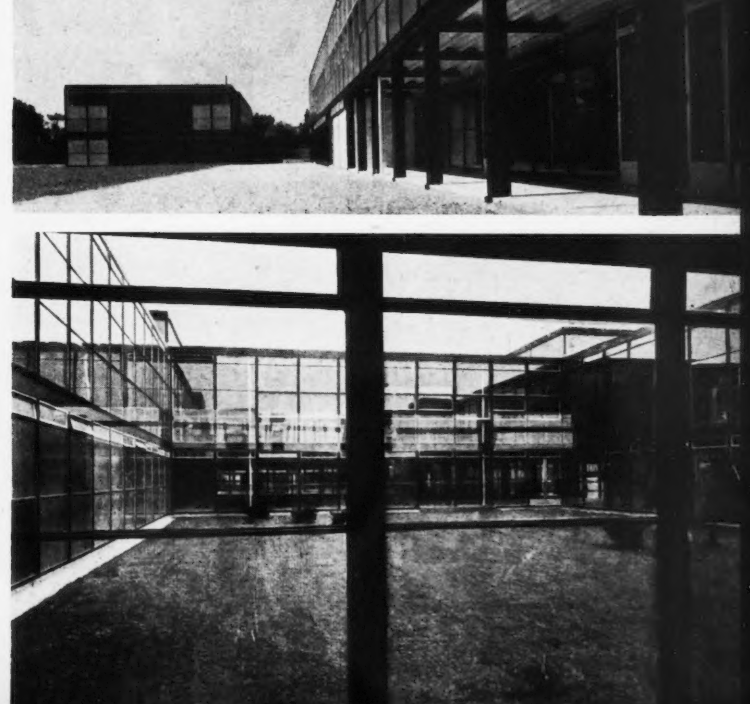
Les fenêtres sont de différents types à panneaux coulissants horizontalement ou verticalement, vitrages fixes, simples ou doubles, châssis ouvrants. Les cloisons intérieures sont en brique jaune laissée apparente ou enduite et peinte. Les planchers sont constitués par des poutrelles en béton armé précontraint en U posées jointivement et pourvues d'une couche isolante sur laquelle reposent les serpentins du chauffage par rayonnement ; une dalle de béton a été coulée par-dessus. La couverture est de même type que les planchers avec isolation multicouche. Le bâtiment comporte douze escaliers métalliques, dont les marches sont en bois.





A. Rez-de-chaussée : 1 et 7. Dépôts. 2. Vestiaires garçons. 3 et 5. Sanitaires. 4. Vestiaires filles. 6. Séchoir. 8. Sortie Sud. 9. Passages couverts. 10. Dépôts chaises. 11. Entretien. 12 et 13. Personnel jardin. 14 et 15. Lavabos personnel. 16. Salle du personnel. 17 et 18. Bureaux. 19. Archives. 20. Contrôle. 21. Jardin d'hiver. 22. Repas. 23. Directeur. 24. Attente. 25. Dépôt. 26. Antichambre. 27. Visites médicales. 28 à 32. Logement gardien. 33. Garage à vélos. 34. Réservoir deau. 35. Atelier de travail sur fer. 36. Atelier de menuiserie. 37. Office. 38. Laverie. 39. Cuisine. 40 à 43. Annexe cuisine. 44. Personnel de service. 45. Grand hall.
B. Etage : 46. Bibliothèque. 47 et 48. Dépôts. 49. Classes. 50. Préparation. 51. Laboratoires. 52. Cabine de projection. 53. Vide du hall. 54. Dessin. 55. Tableau électrique. 56 et 57. Enseignement ménager.
C. Gymnase : 1. Instructeur. 2. Dépôt de matériel. 4. Salle de gymnastique.





PRÉFABRICATION EN FINLANDE

IMMEUBLES D'HABITATION COLLECTIVE A OTANIÉMI

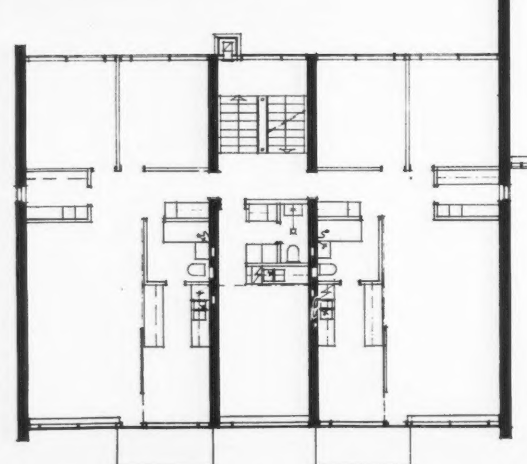
KAIJA ET HEIKKI SIREN, ARCHITECTES

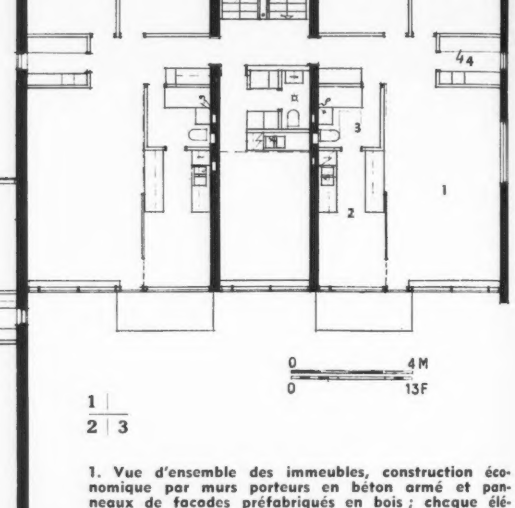


Photos Laatukuna

Ce groupe d'immeubles s'élève sur un terrain accidenté dans un cadre de forêts, à proximité d'un bras de mer, site particulièrement caractéristique des environs d'Helsinki. Le système de préfabrication adopté a permis une réalisation rapide. Il s'agit de panneaux de revêtement de façade en bois utilisés jusqu'à présent pour des habitations individuelles et étendu, pour la première fois, à des immeubles à étages.

Les murs de refend porteurs et les dalles de planchers sont en béton armé. Les panneaux préfabriqués, comportant des baies vitrées, ont été entièrement finis en usine, puis mis en place sur le chantier. Ils sont composés d'un bardage horizontal, d'une couche isolante en laine de verre et de plaques en fibre de bois dur formant revêtement intérieur. L'architecte a su exploiter les tonalités chaudes du bois en contraste avec le béton.

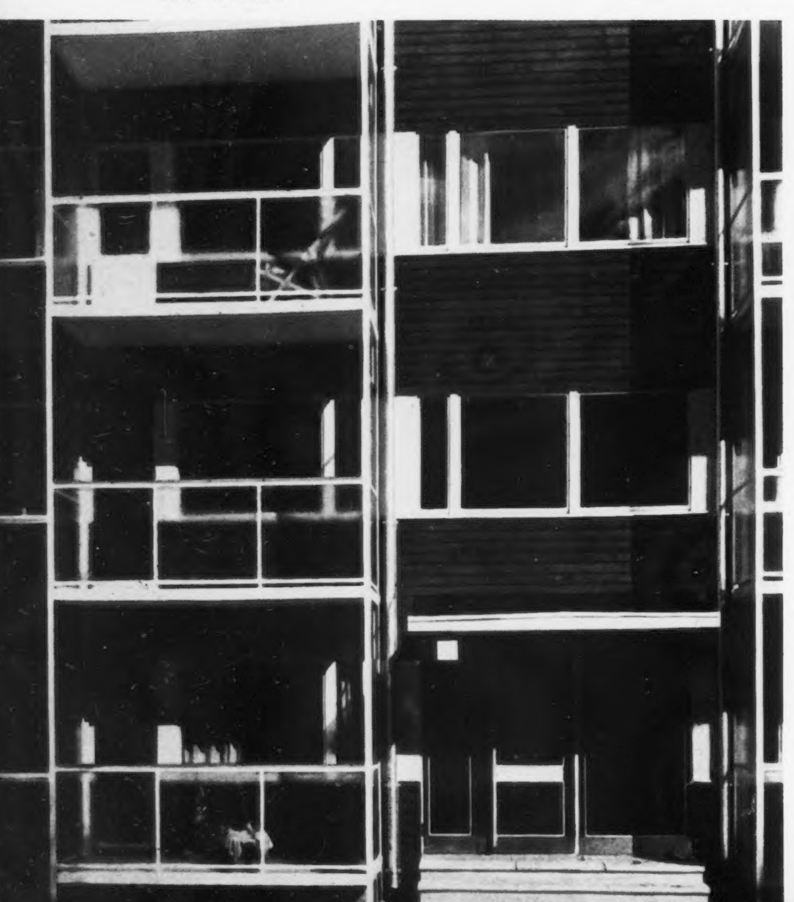




1 | 2 | 3

1. Vue d'ensemble des immeubles, construction économique par murs porteurs en béton armé et panneaux de façades préfabriqués en bois ; chaque élément mesure 3 m × 2 m 50.
2 et 3. Détail de la façade principale.

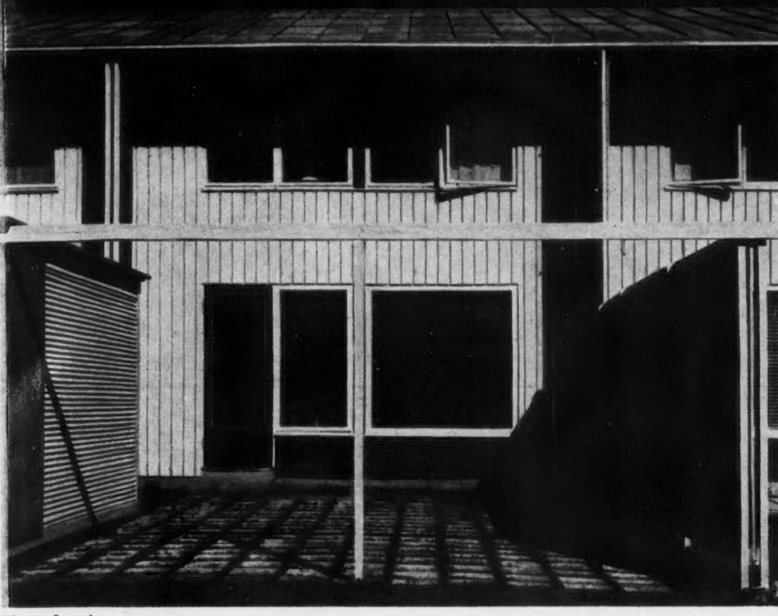
Ci-contre, plan d'un étage-type des immeubles : 1. Séjour. 2. Cuisine. 3. Salle de bains. 4. Rangement. 5. Chambres.





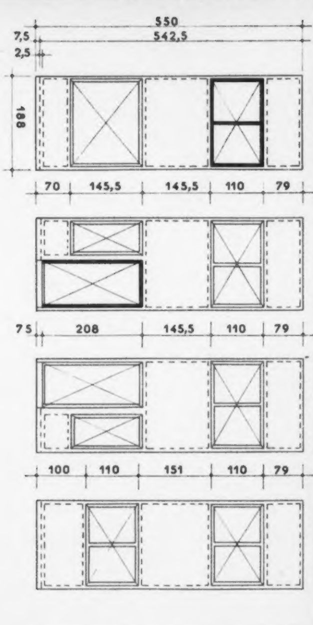
HABITATIONS A TAPIOLA

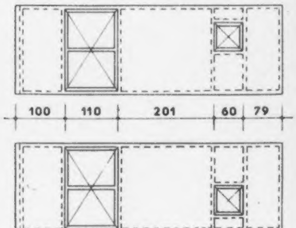
KAIJA ET HEIKKI SIREN, ARCHITECTES



Photos Laatukuna

Détail des panneaux de façade préfabriqués.

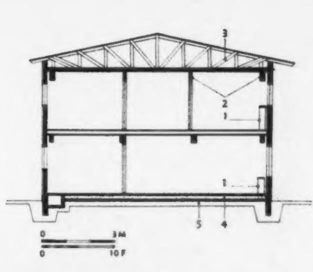




Les habitations en bande continue à Tapiola, présentées en page 58 de ce numéro, ont été réalisées au moyen d'un système de préfabrication de panneaux de façades en bois (système Puntolo). Il s'agit de grands éléments (6 m 40 × 1 m 80) entièrement préfabriqués, livrés prêts à être mis en place très facilement au moyen de grues et d'un minimum de main-d'œuvre, deux hommes suffisent.

Les murs de refend sont équidistants de 5 m 20 et permettent d'utiliser des poutrelles préfabriquées en béton armé. C'est, en outre, la première expérience tentée de coulage d'une dalle de béton à 1 m au-dessous du niveau du sol. L'économie s'est révélée très sensible : 83 unités de logements ont été réalisées à un prix exceptionnel, grâce à ces méthodes.



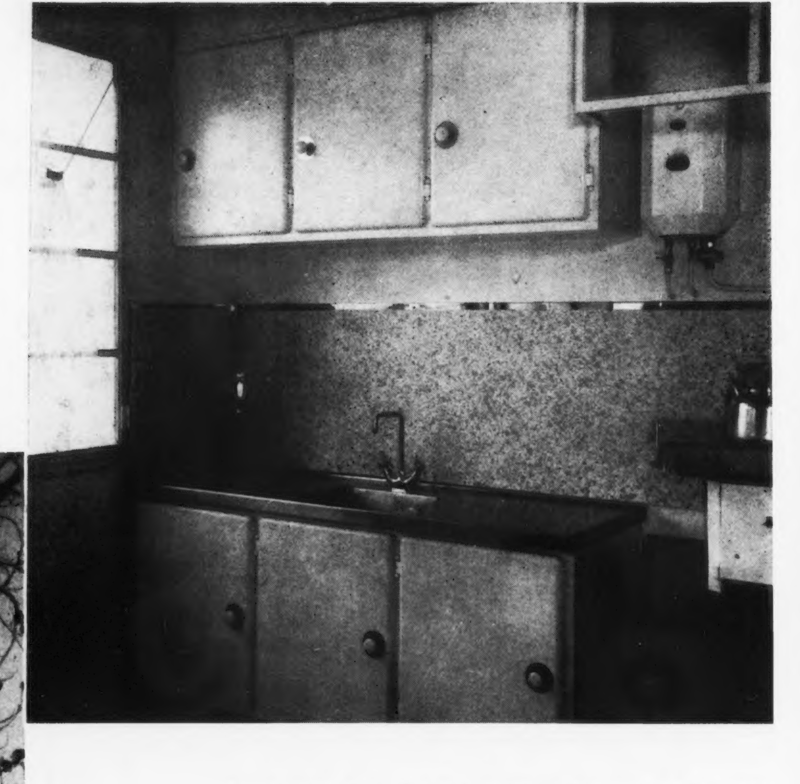


Ci-dessus : vue de façade rappelant la publication de la page 58 de ce numéro, et mise en place d'un grand élément de 6 m 40 sur 1 m 80.

Coupe : 1. Radiateurs. 2. Poutrelles préfabriquées. 3. Charpente bois. 4. Isolation. 5. Dalle en béton armé.

DANS CES H.L.M.

ON A CHOISI L'ÉVIER EN
ACIER INOXYDABLE
POUR ÉQUIPER 350 CUISINES...



La nécessité d'une installation rationnelle a conduit les architectes de ces H.L.M. achevées tout récemment à faire poser un évier inoxydable dans chaque bloc-cuisine.

— dans l'intérêt de la ménagère, d'abord :

* *parce que l'évier en acier inoxydable est à la fois incassable, inusable et inaltérable. Il ne risque ni fêlure, ni rayure.*
* *parce qu'il représente un emplacement de travail fonctionnel.*
* *parce que son entretien est nul : avec de l'eau et du savon, il est toujours impeccable.*

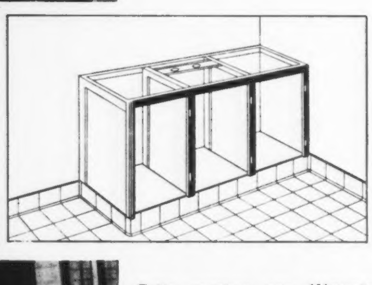
— dans l'intérêt de la construction :

* *parce qu'il est économique : sa simplicité de lignes, sa légèreté, sa facilité de pose permettent des aménagements normalisés, donc un prix de revient plus bas.*

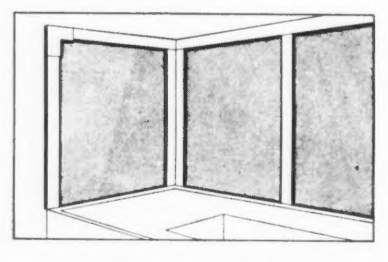
Le poinçon UGINOX désigne un acier de haute qualité, fabriqué par les aciéries d'UGINE.

Exigez que chaque pièce fournie porte — en plus de la marque du fabricant — le label d'origine UGINOX.

Informations sur l'acier inoxydable dans la construction à UGINE-GEUGNON, 16, rue de la Ville-l'Evêque, PARIS-8ᵉ
Tél. : ANJou 69-50



Cette ossature par éléments monoblocs est mise en place facilement et d'une façon précise au moment du gros œuvre avec le minimum de scellements.



Joints de revêtement mural en acier inoxydable.

LES
ACCÉLÉRATEURS
ET POMPES
SANS PRESSE-ETOUPE
ET A PASSAGE DIRECT



RÉPONDENT
A TOUTES LES EXIGENCES
DE LA TECHNIQUE MODERNE
ET S'IMPOSENT
DANS TOUTE INSTALLATION
ANCIENNE OU NOUVELLE DE
CHAUFFAGE CENTRAL

SILENCE ABSOLU - PAS D'ENTRETIEN
PAS DE SURVEILLANCE

UNE FOIS EN PLACE, ON L'IGNORE

EMERJY

MARQUE ET MODÈLES DÉPOSÉS BREV. S. G. D. G.

EMERJY

LYON, 79, Cours VITTON - LAlande 68-71
PARIS - 15e - 11, r. HUMBLOT - SUF. 27-04

PERFEX 85

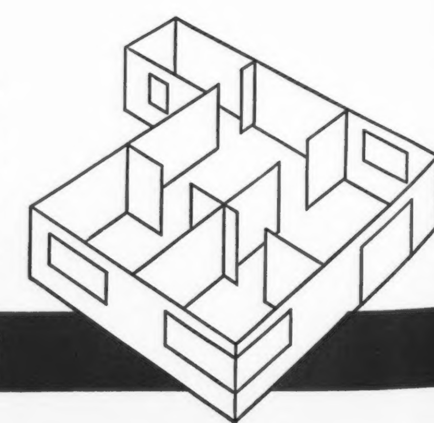
L'ARCHITECTE ET LE *Faserit*

Par ses qualités techniques, son prix avantageux, la variété de ses coloris et de ses reliefs, le FASERIT offre à l'architecte d'incomparables possibilités pour la décoration intérieure et la finition de son œuvre.

FASERIT, enduit breveté cellulo-fibreux
- absorbe les résonnances en excès
- reste inaltérable au soleil
- refuse l'encrassement et la poussière
- est pratiquement ignifuge

Il s'applique en un temps record au pistolet spécial ou à la moulinette et supprime la majorité des travaux préparatoires.

Une "belle" économie résulte du gain de main-d'œuvre et de temps qu'il fait réaliser, ainsi que de sa durée et de sa fraîcheur persistante rivalisant avantageusement avec les plus belles peintures et les plus beaux papiers peints.



DOCUMENTATION, SPÉCIMENS SUR DEMANDE ADRESSÉE A **ASTRAL-CELLUCO** 3, RUE KEPPLER, PARIS KLÉ. 06-70 (9 lignes gr.) CAPITAL : 368.000.000 de frs


Ochod
CONSEILLEZ DONC Ochod
TEMPÉRÉ
un seul bouton
une seule manœuvre
de l'eau tiède
à l'eau très chaude
CHAUD
ARRÊT
FROID
3.AC.67
ESTAMPILLE DE QUALITÉ
GAZ DE VILLE
BUTANE, PROPANE
AIR PROPANÉ
GAZ NATUREL
Sté Nouv. des Ets. L'OCHOD
20, pass. des Mauxins, PARIS-19e, NORD 59-31
VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES
SALON DES ARTS MENAGERS - ALLEE DU GAZ - STAND 26 B

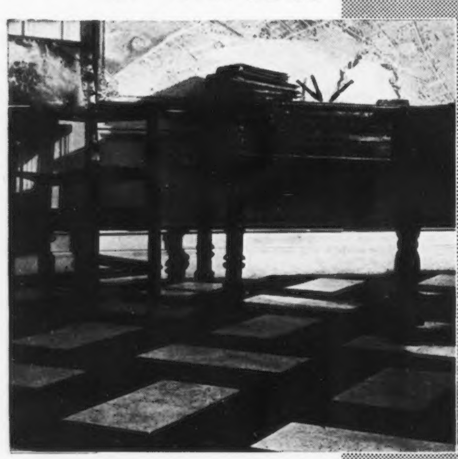
Vivre et travailler dans un interieur agreable...

Parquets décoratifs thermoplastiques

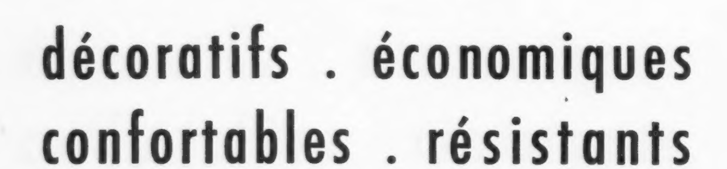


cemetex

25, RUE S[T]-FERDINAND, PARIS-17[e] - TÉL. : ÉTO. 72-80

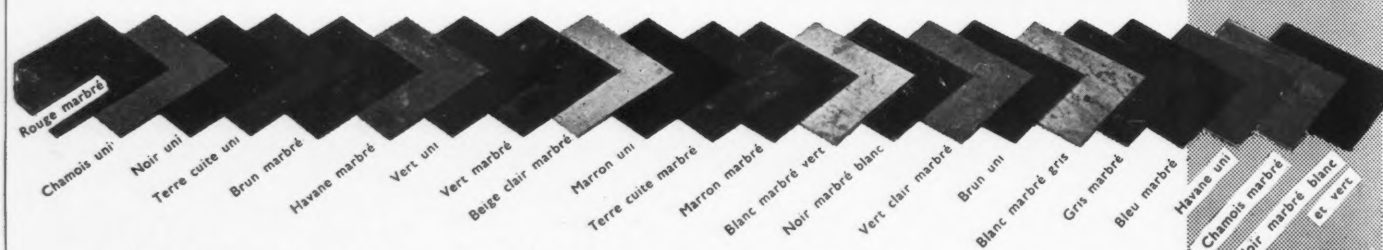


— EXTRÊME LÉGÈRETÉ (6 kg par m²) d'où économie dans le transport, la manutention et même dans la conception de la construction.
— RAPIDITÉ DE POSE un appartement de 50 m² peut être réalisé en deux jours et immédiatement livré à la circulation.
— FACILITÉ D'ENTRETIEN : avec une simple émulsion de cire naturelle. Une détérioration accidentelle peut être réparée immédiatement, sans immobilisation du local.
— CONFORT ET HYGIÈNE : du fait de la plasticité du matériau et de ses propriétés d'isolement phonique. En outre, il n'est pas générateur de poussières.
— DURÉE ET RÉSISTANCE A L'USURE, contrairement à beaucoup d'autres revêtements de sol, l'**épaisseur entière** du PARQUET DÉCORATIF CEMETEX (3,2 mm) constitue la **couche d'usure** et contribue à sa résistance. Du fait de leur coloration et de leur marbrage **dans la masse** une usure normale due au temps et au trafic ne change pas leur aspect.





22 teintes unies et marbrées

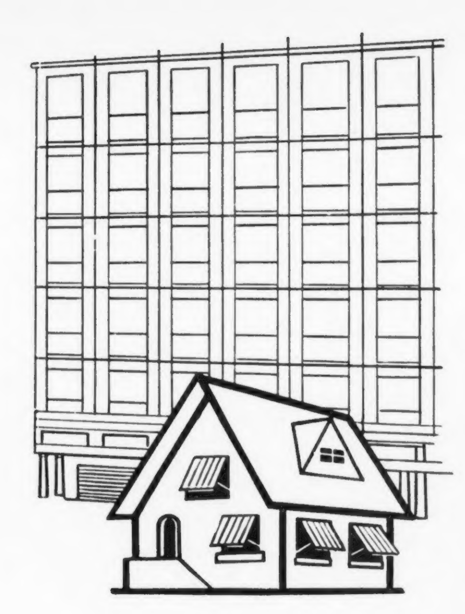


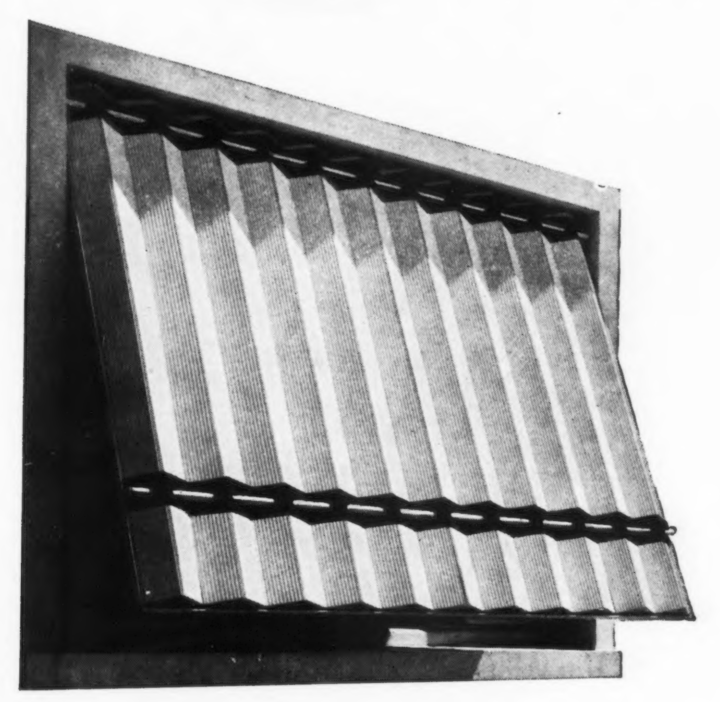
CEMETEX, filiale DUNLOP, garantie de QUALITÉ


RUBAVER
ALLIANCE DU BITUME ET DU VERRE
SOCIETE RUBEROÏD : 254 Bd SAINT-GERMAIN - PARIS 7 - TEL. BAB. 15-96

POUR DES HABITATIONS
CLAIRES, FRAICHES, PIMPANTES...

Une fermeture qui Truste les Qualités :





LE PARE-FENÊTRE

PRISM

EN ORÉGON CANADIEN

Breveté S.G.D.G. 652.164 - 52.295 - 1.081.828

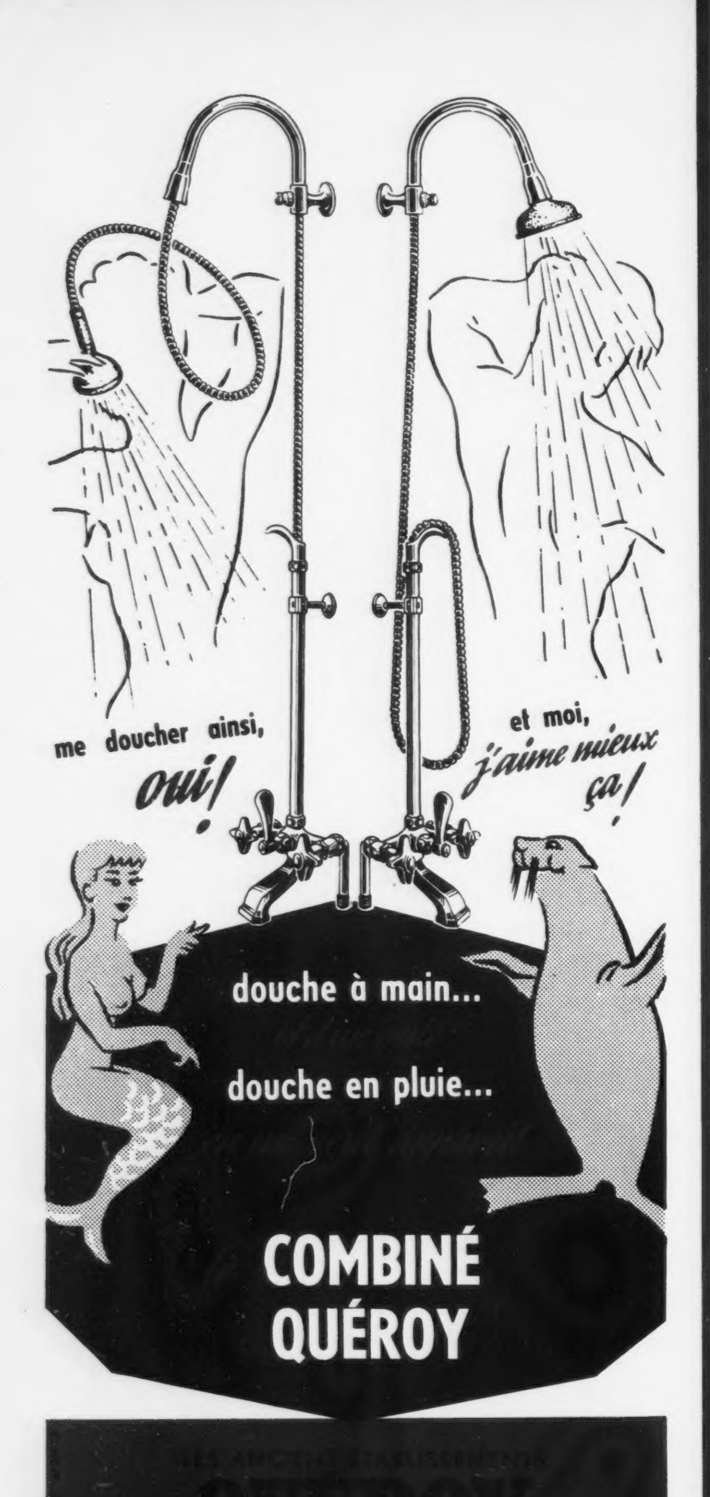
- Vantaux en bois **de Ire qualité** montés sur charnières **cadmiées**
- Repliement en tableaux, **même très étroits.**
- Les vantaux restent **en Vés** après fermeture du pare-fenêtre d'où **résistance** considérable à la poussée.
- **Coulissement ultra-rapide** des vantaux sur des tubes de guidage gainés de plastique dont l'un fait office de **barre d'appui.**
- A volonté **air, ombre** et **lumière.**
- Absolument **silencieux** sous le vent et la pluie.
- **Sans servitudes** telles que caissons, tapées, etc... **Pose très simple.**
- Sur demande **projection** à l'italienne "GAMMA", **à angle réglable.**
- Ligne esthétique très nouvelle, **en relief,** permettant **mille variantes décoratives** avec la peinture.

VENDOME
(LOIR-ET-CHER) · TÉL. 527 et 528

FMB

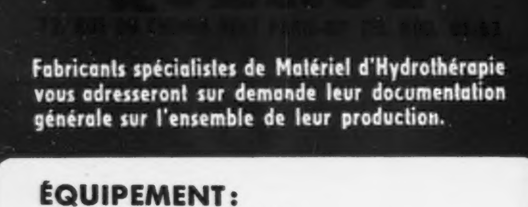
OCERP 109

à chaque BAIE, fermeture FMB



QUEROY

Fabricants spécialistes de Matériel d'Hydrothérapie vous adresseront sur demande leur documentation générale sur l'ensemble de leur production.



Nécessaires L'HIVER...

STORES
et VOLETS
ROULANTS
en BOIS

PORTES de GARAGE
COULISSANTES et
BASCULANTES

MOUSTIQUAIRES

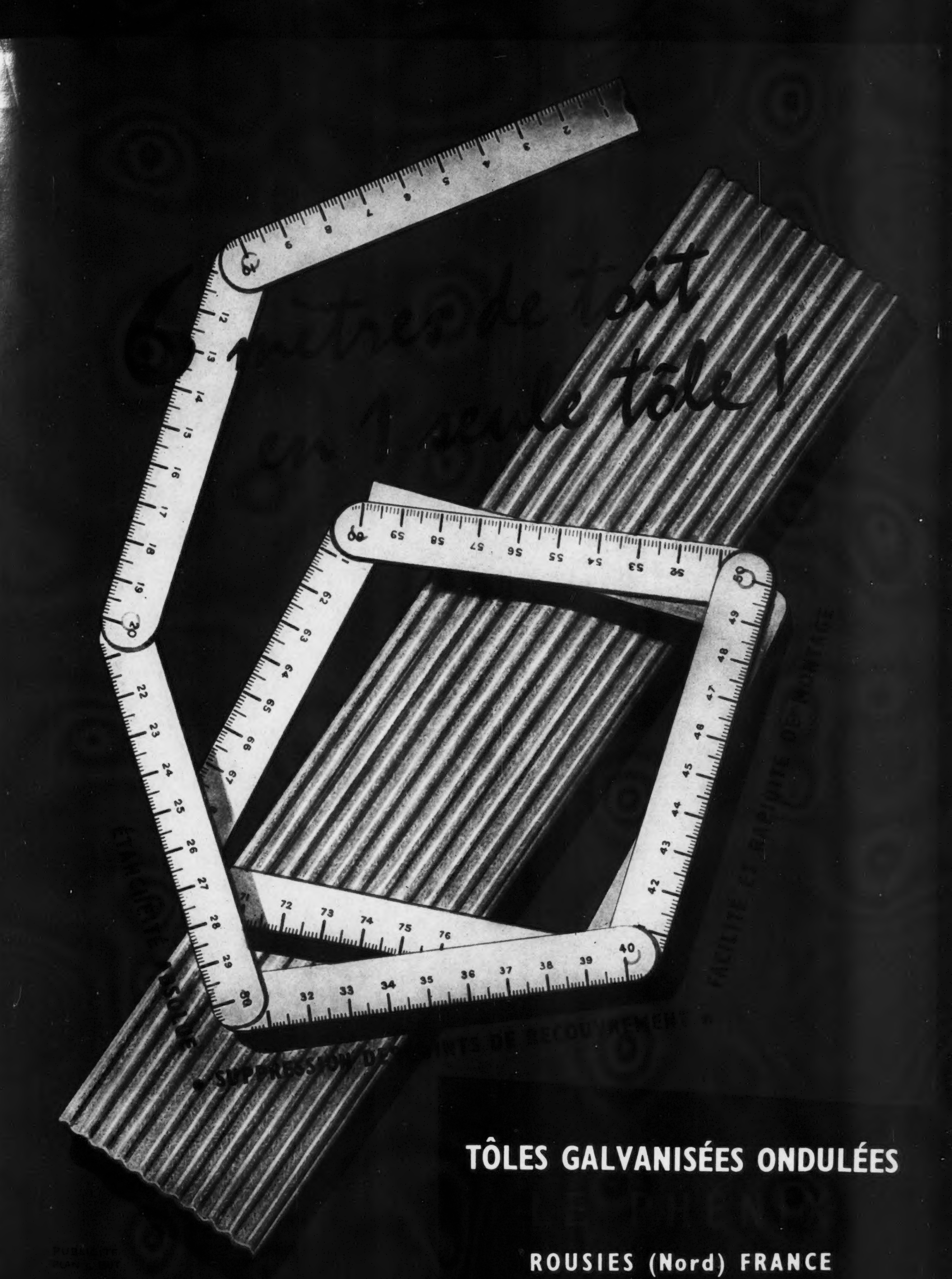
PERSIENNES
PLIANTES
en BOIS

La vieille maison aux idées jeunes !

... Indispensables L'ÉTÉ !

Stores
Volets roulants **BAUMANN**

BAUMANN FILS et Cie
S. A. R. L. Capital 30.000.000 de Frs
Siège social | MELUN (S.-et-M.) Tél. 02-60
Bureau de vente pour PARIS et BANLIEUE : 8 r. Abel PARIS 12e DID 48-33


6 mètres de toit
en 1 seule tôle !
TÔLES GALVANISÉES ONDULÉES
ROUSIES (Nord) FRANCE



AUX QUATRE COINS DU MONDE
Les Échelles Tissées
MARQUE
"FLEUR DE LYS"
assurent le fonctionnement parfait de plusieurs millions de
STORES VENITIENS
Régularité absolue
Fermeture totale
Souplesse d'orientation
Robustesse éprouvée
Architectes...
Entrepreneurs...
Spécifiez toujours...
"FLEUR DE LYS"
Agent exclusif pour la France: R. HELDT
72 BOULEVARD MALESHERBES PARIS 8ème
aux quatre coins du monde
HAVAS
THOMAS FRENCH & SONS LIMITED CHESTER ROAD MANCHESTER
FALL RIVER MASS USA ROCKFELLER CENTER NEW-YORK

Des ventes en progression accélérée: certitude absolue de qualité



SALMSON perfecta

- Le seul accélérateur muni d'un viseur : on le voit tourner sans l'entendre.
- Tous les problèmes d'accélération résolus par une gamme d'appareils à la vitesse unique de 1.450 t./m.
- Silence inégalé.
- Forme harmonieuse et finition particulièrement soignée.
- Garantie : 2 ans.

Accélérateurs à passage direct et Pompes sans presse étoupe pour le Chauffage Central.

Breveté S.G.D.G. - Modèle déposé

L'ACCÉLÉRATEUR DE RENOMMÉE MONDIALE

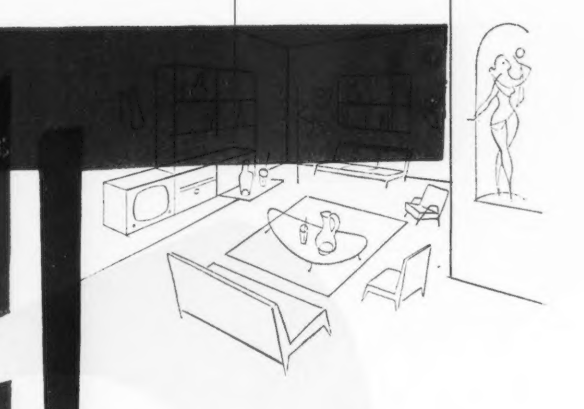
SALMSON perfecta

LES FILS DE ÉMILE SALMSON S. A. AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRANCS
44, AVENUE DE LA GLACIÈRE, ARGENTEUIL (SEINE-ET-OISE) - TÉLÉPHONE : ARGENTEUIL 18-71 (+)

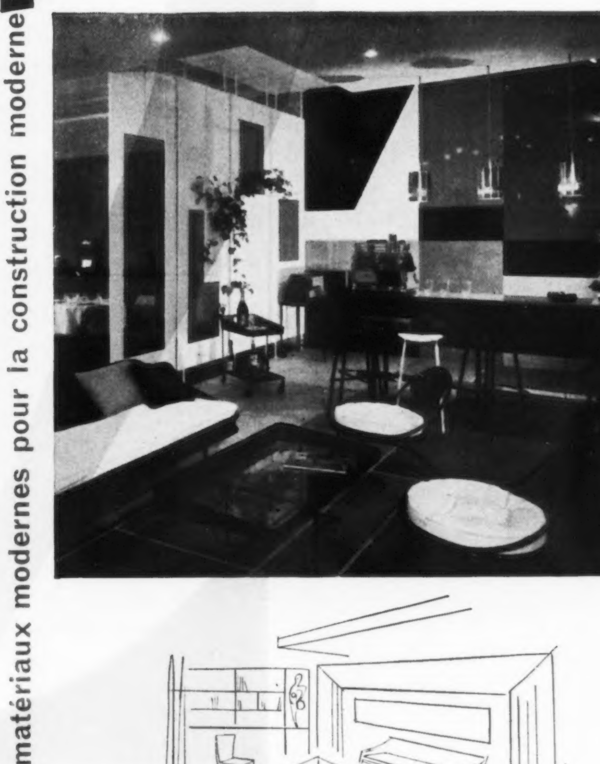


Buflon

tissu enduit de plastique



Vénimur



Buflon et Vénimur,
tissus enduits de résine vinylique,
présentés dans des dessins modernes
et originaux qui vous permettront
tous les aménagements
et répondent à tous les besoins
de la construction moderne.

Vénisol, revêtement de sol idéal :
inattaquable, intachable,
imputrescible, ininflammable.

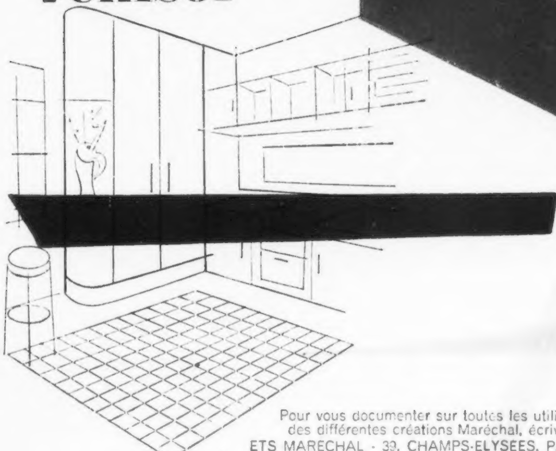
Vénidal, dalle plastique,
d'une résistance à toute épreuve,
s'adapte à tous les styles
par sa gamme infinie de coloris.



matériaux modernes pour la construction moderne



Vénisol





Pour vous documenter sur toutes les utilisations des différentes créations Maréchal, écrivez aux ETS MARECHAL - 39, CHAMPS-ELYSEES, PARIS-8e SERVICE T

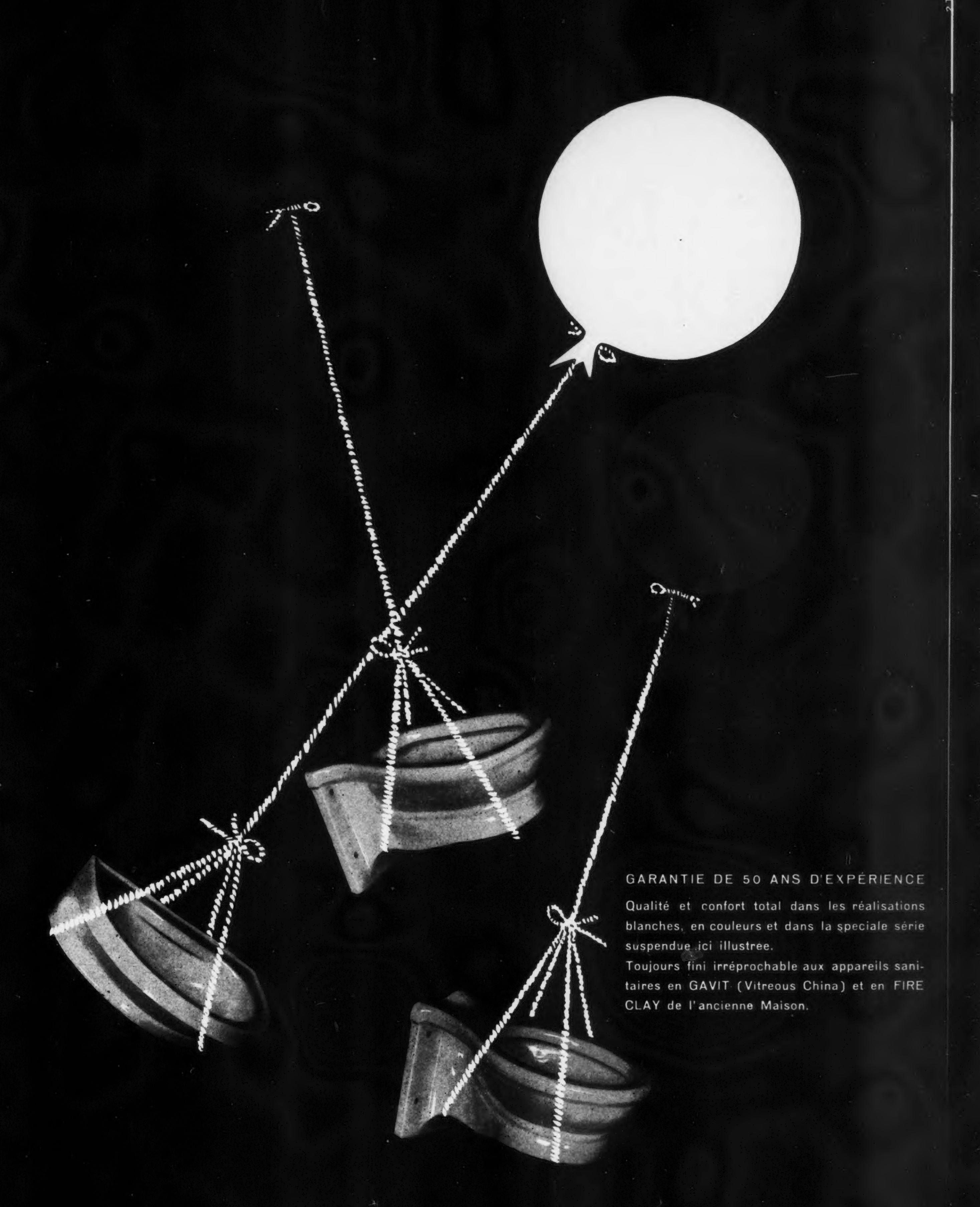
SYNERGIE

Vénidal

Ces quatre créations plastiques MARÉCHAL font partie d'un ensemble de productions spécialement étudiées pour la décoration et l'aménagement de la maison moderne.

BUFLON, VENIMUR, VENISOL, VENIDAL, ne nécessitent aucun entretien. Un simple lavage, à l'eau et au savon, des murs, du sol suffira à leur conserver leur aspect de neuf.

LES **Ets MARÉCHAL** PROMOTEURS DE LA BEAUTÉ DANS LES PLASTIQUES



manifattura ceramica pozzi - milano (Italie)

2ÈME

SALON INTERNATIONAL

DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

du 16 au 28 Juin 1956

PARC DU DOMAINE NATIONAL DE SAINT-CLOUD

Sous le haut patronage de

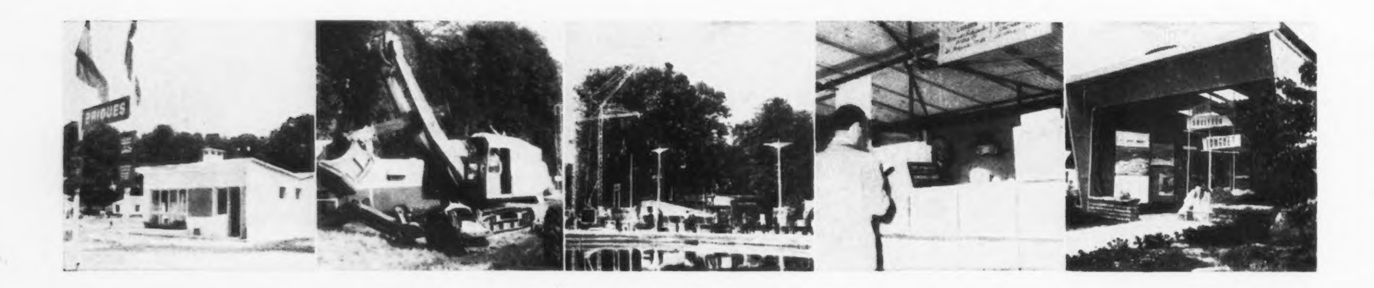
Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
Monsieur le Ministre du Logement et de la Reconstruction.

1955 1ÈRE EXPOSITION INTERNATIONALE DES MATÉRIAUX ET ÉQUIPEMENTS DU BATIMENT & DES TRAVAUX PUBLICS
11 sections professionnelles - 13 pays participants - 450 marques françaises et étrangères - 200.000 visiteurs - Plusieurs milliards d'affaires traitées.

1956 Le 2ÈME SALON INTERNATIONAL DU BATIMENT & DES TRAVAUX PUBLICS. Moyen d'expression du marché et de l'actualité technique

S'AFFIRME LA SEULE MANIFESTATION RÉPONDANT AUX BESOINS DES PROFESSIONNELS DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS.

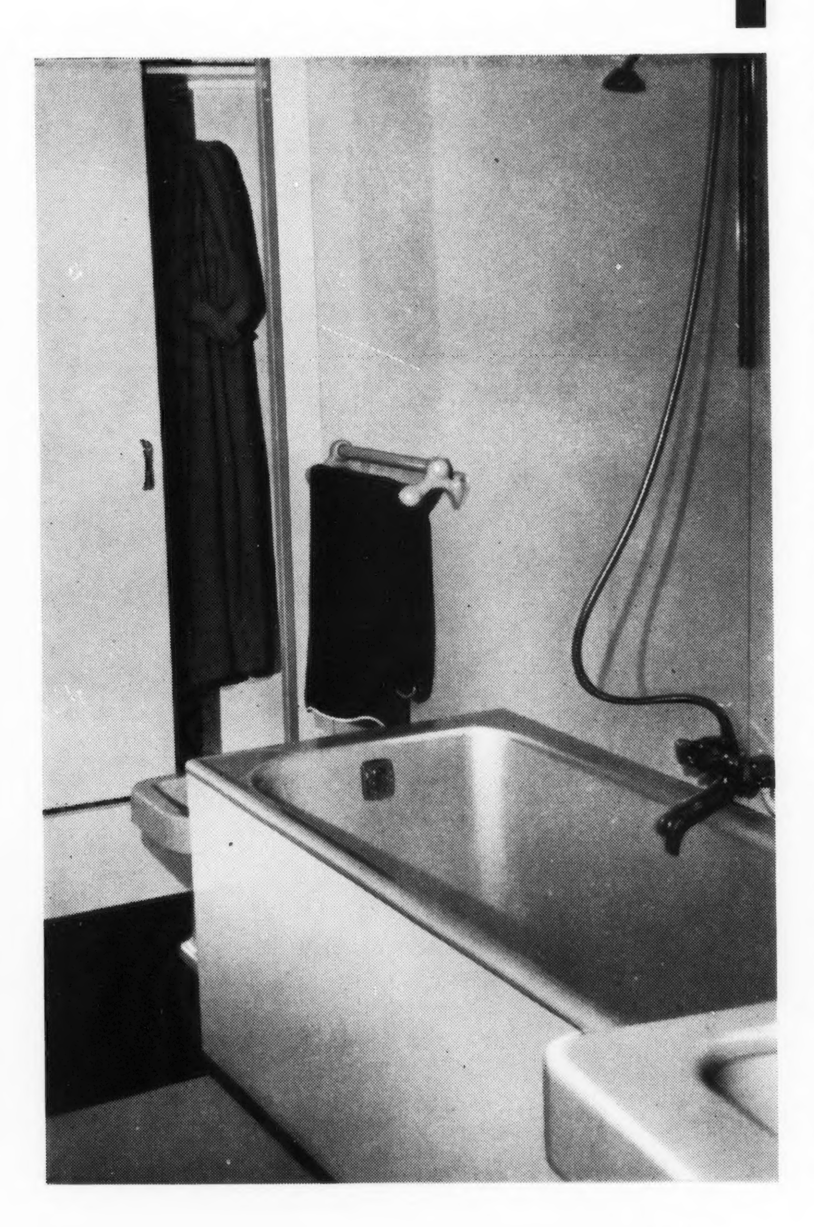
Fabricants de matériaux, constructeurs de matériels, vous serez présents au rendez-vous de Saint-Cloud pour y recevoir les professionnels du monde entier.



COMMISSARIAT GÉNÉRAL : 112, Rue de Charenton - PARIS-XIIe - Téléph. : DOR. 85-45

J. de St Phalle

UN FABRICANT FRANÇAIS DE PLASTIQUES STRATIFIÉS OUVRE UNE ÉCOLE DE PERFECTIONNEMENT POUR SES CLIENTS !



Fabriquer un matériau moderne, différent de tout ce qui existait auparavant, implique toujours une période d'adaptation pour les transformateurs qui utilisent ce matériau.

Rien de plus normal, et les exemples ne manquent pas, notamment celui du Nylon qui, pendant longtemps, a été utilisé sans tenir compte de ses qualités spécifiques.

Il en est de même des plastiques stratifiés : certains professionnels n'ayant jamais travaillé ces matériaux hésitent, se posent des questions concernant la découpe, l'usinage, le collage, utilisent une méthode déjà connue pour d'autres matériaux, mais à déconseiller pour les stratifiés.

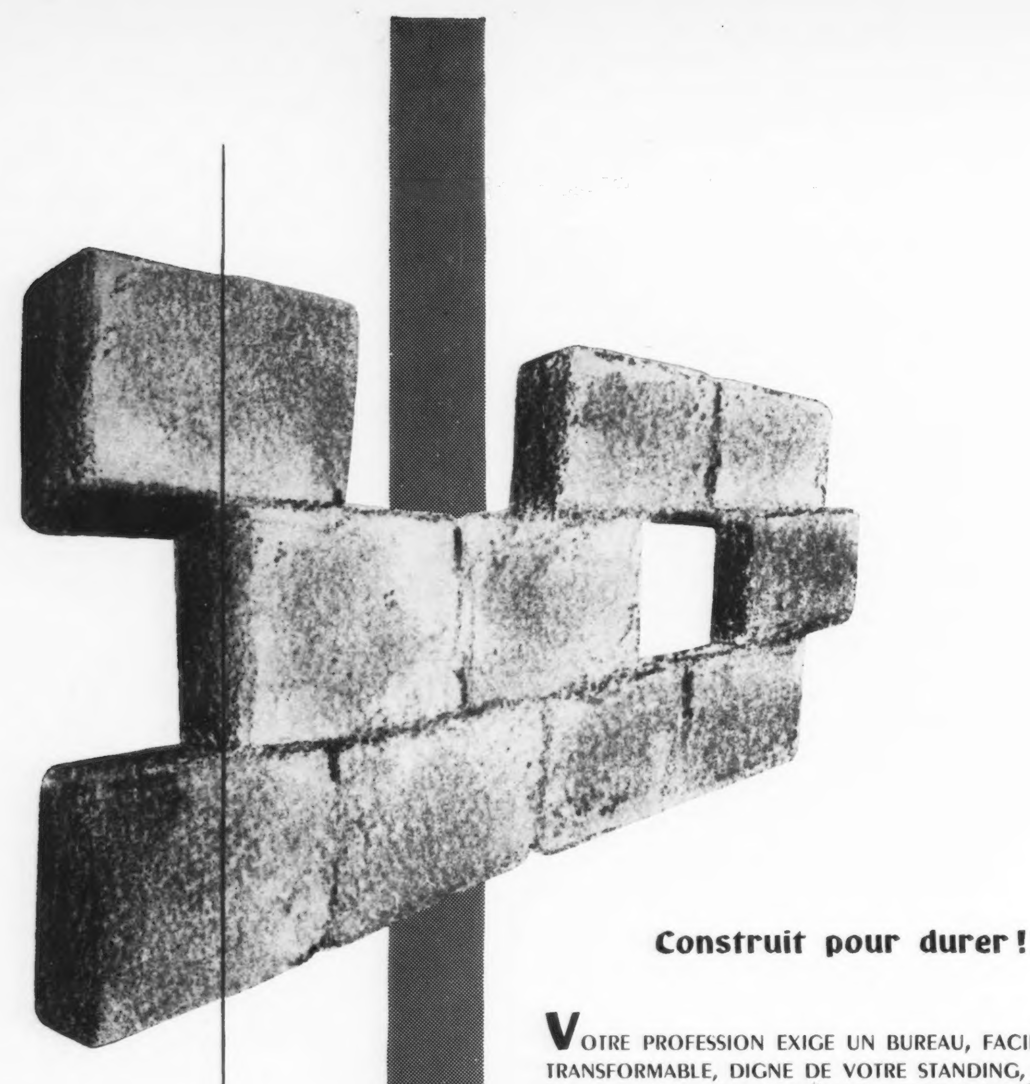
De plus en plus, le grand public, la ménagère, l'économe d'une collectivité, le Directeur d'une Grande Société, demandent que leurs aménagements soient faits avec des panneaux FORMICA. Les architectes et les décorateurs préconisent également l'utilisation rationnelle de ce panneau. Si la pose sur meubles, table, étagère est devenue chose courante, les applications sur murs sont plus délicates. Il existe plusieurs procédés dont l'un ou l'autre est à recommander selon les cas.

Pour guider tous les professionnels ainsi que pour éduquer les vendeurs-dépositaires des panneaux FORMICA, la SOCIETE DE LA RUE a créé une école technique de pose — à Paris — où sont fournis en un minimum de temps, par des spécialistes, les conseils indispensables pour réussir toute installation.

Ce stage qui dure 5 jours comporte des cours théoriques mais aussi des applications pratiques et des réalisations entièrement exécutées par les stagiaires, des visites sont organisées pour voir sur place différentes réalisations et donner ainsi les suggestions pour résoudre différemment des problèmes semblables.

La SOCIETE DE LA RUE remet à chacun des participants un certificat attestant de son stage et de ses capacités concernant la pose de FORMICA.

Si vous désirez faire vous-même un stage ou envoyer votre personnel, adressez-vous à la SOCIETE DE LA RUE, 10, rue de Castiglione - PARIS-1er - RIC. 91-29, bureau 14, qui vous fournira tous les renseignements et conditions d'admission. Le meilleur accueil vous sera réservé.



à ses qualités traditionnelles de confort et de standing, la moquette ajoute cet avantage :

moquette

tasseau

thibaude

chape de ciment lissée

un sol insonore

aux moindres frais

L'architecte, comme l'usager, sait depuis longtemps que la moquette est le couvre-sol confortable par excellence : elle suffit à classer un immeuble.

Mais il y a plus : avec les nouvelles techniques de construction, la moquette devient un matériau avantageux. Elle se pose en effet directement sur la chape de ciment lissé qui recouvre le béton brut. Il suffit, pour cela, de prévoir au droit des murs et cloisons un tasseau de 3 cm. d'épaisseur.

Ainsi conçu, le sol réalise l'isolation sonore idéale. Qu'il s'agisse d'habitations, de bureaux ou d'hôtels, la moquette procure le silence.

Voulez-vous quelques précisions sur ce matériau de bâtiment : la moquette ? Demandez-nous la brochure " sous le signe d'Harpocrate, Dieu du silence", nous vous l'enverrons sur simple demande à France-Tapis, serv. AH 16, Av. de Messine, Paris-8e

FRANCE TAPIS

moquette **FRANCE TAPIS**

56 C 1 C. Jones


ISOLATION
efficace
Vous savez que dans une paroi isolée
le point de rosée se trouve au sein même
de l'isolant dont l'efficacité peut
être momentanément compromise.
ROCLAINE, seul, apporte le remède
à côté du mal : le pare-vapeur
qui le protège
garantit en toutes circonstances
son efficacité totale
et sauve indéfiniment charpentes
et maçonneries
de l'effet destructeur
de la condensation.
ROCLAINE
6, rue Piccini, PARIS-16e
Kléber 92-16
EXPOSITIONS : 35, Av. PHILIPPE-AUGUSTE . PARIS XI
100, RUE DU CHERCHE-MIDI . PARIS XVe



R. L. Dupuy

En même temps que vous choisissez les matériaux de construction, vous prévoyez les aménagements intérieurs.

Le store vénitien

AMBIANCE

apporte à tout immeuble le point final du confort et de l'agrément.

ORIENTABLE ET RELEVABLE, Ambiance diffuse et répartit les rayons du soleil.

SOLIDE, Ambiance est en lames d'aluminium laquées au four, indéformables et inoxydables.

PRATIQUE, Ambiance se pose et s'entretient très facilement. La pose sur embouts supports latéraux permet le démontage instantané.

ÉLÉGANT, par ses lignes sobres, ses teintes harmonieuses, **Ambiance** est le premier élément du décor intérieur.

DEMANDEZ NOTRE NOTICE TECHNIQUE

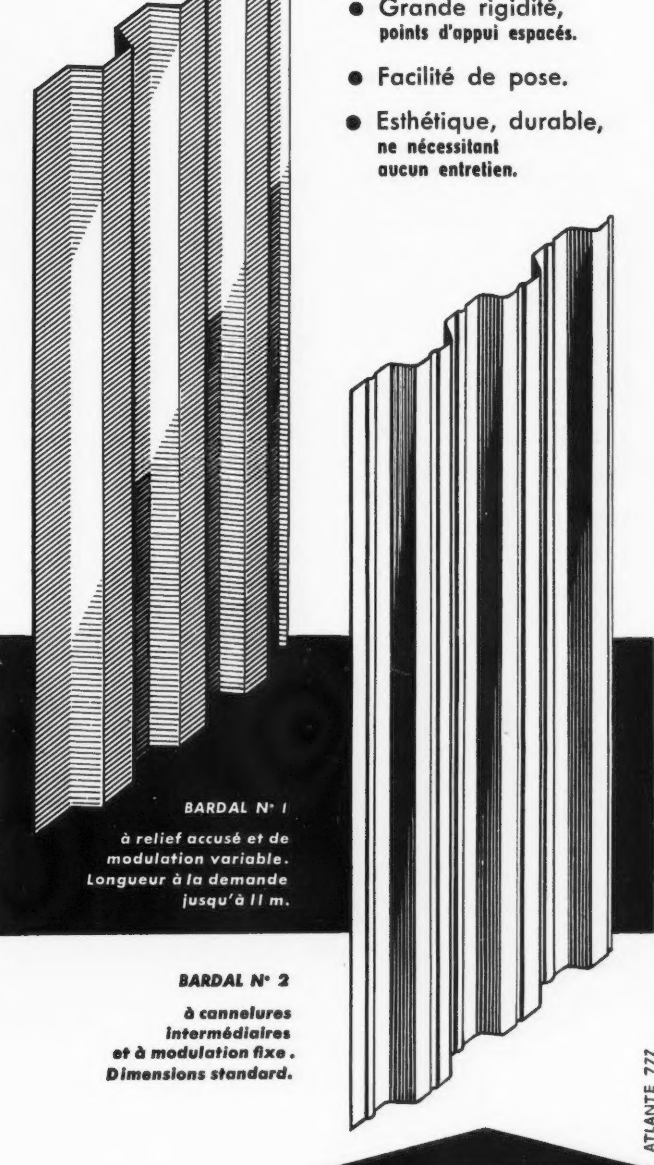
C'EST UNE FABRICATION

PEYRICHOU & MALAN

S. A. R. L. au capital de 50.422.500 Fr
Rue Jacques-Terrier - PAU. Tél. 28-43 et 50-33
Bureaux de PARIS : 19, Bd Malesherbes, 8e. ANJ. 03-27

LES PROFILS
BARDAL
EN ALUMINIUM

- Eléments pour revêtement extérieur **Locaux administratifs industriels ou d'habitation.**
- Grande rigidité, **points d'appui espacés.**
- Facilité de pose.
- Esthétique, durable, **ne nécessitant aucun entretien.**



ATLANTE 777

STUDAL

66, AVENUE MARCEAU PARIS 8e TÉL BAL. 54-40



LE PANNEAU DE LIN AGGLOMÉRÉ



Matériau nouveau...

LIN PANEX est un panneau d'une stabilité et d'une homogénéité remarquable...

Ses qualités mécaniques et ses propriétés exceptionnelles le destinent tout naturellement aux MENUISIERS, ÉBÉNISTES, DÉCORATEURS et la CONSTRUCTION en général...

DÉCORATIF... LIN PANEX présente 2 faces lisses d'un brillant lumineux et d'une teinte jaune or, légèrement marbrée

SE TRAVAILLE DANS TOUS LES SENS...

aucun nœud, aucun fil, aucun gauchissement, LINPANEX se colle, se rabote, se scie, se fraise, se toupille, se plaque, se peint, se vernit... etc...

RÉSISTANT LIN PANEX est le seul matériau au monde dont la résistance à la traction soit directement proportionnelle à sa densité.

ISOLANT... Protection remarquable contre la chaleur, le froid et le bruit.

ECONOMIQUE aucune perte de matière ; LIN PANEX se débite dans tous les sens.

MULTIPLES UTILISATIONS.

meubles, portes, cloisons, rayonnages, sous plafonds, sous planchers, lambris, placage , agencements de magasins et tout problème de revêtement ou d'isolation.

LIN PANEX se fabrique en 5 qualités : X^1 à X^5 suivant la densité des panneaux.

Il est livré naturel ou revêtu de peuplier, okoumé et chêne.

Demandez adresses de nos dépôts, échantillons et catalogue gratuit à

HAVAS Lille

LIN PANEX

194, RUE DE LA LYS . HALLUIN (Nord) Tel: 322



...car seul

LE VOLET ROULANT

répond aux necessités, de l'habitation moderne.

VÉRITABLE FERMETURE

contre le vol, les indiscrétions, les intempéries,

il est

pratique : il se MANŒUVRE DE L'INTÉRIEUR, fenêtre fermée. L'ouverture de bas en haut et sa "projection" toujours possible permettant de diffuser l'intensité lumineuse et de maintenir une aération parfaite.

solide : surtout si les lames sont articulées entre elles par charnières sans broche, ce qui lui donne une grande souplesse de manœuvre en même temps qu'une solidité à toute épreuve.

esthétique : il constitue vraiment une fermeture "de classe" et représente notamment la solution rationnelle pour les larges baies.

LES VOLETS ROULANTS

ROULDOU en bois, ROULMIEU en acier

garantissent long usage et meilleur service, grâce à la qualité des matériaux employés et le fini de leur fabrication.

Ce sont des fabrications

PEYRICHOU & MALAN

S. A. R. L. au capital de 50.422.500 Fr.
Rue Jacques-Terrier - PAU. Tél. 28-43 et 50-33
Bureaux de PARIS : 19, Bd Malesherbes, 8e : ANJ. 03-27

Renseignements sur demande pour volets en matière plastique.

Société Parisienne d'Imprimerie, 27, rue Nicolo, Paris (16e). Imprimé en France. Directeur-gérant : André Bloc



en moins d'un M²
douche
bidet
pédiluve
bain d'enfant
bac à laver
Modèle 1401
140 × 70 × 45
Modèle 807
80 × 80 × 30
fonte émaillée
douchette bidet
bac à laver
Polibán
Breveté en France, U.S.A., Allemagne, Angleterre, Suisse, etc.
COMPAGNIE INTERNATIONALE SANITAIRE
79 Champs Elysées Paris 8e ELY 02-75
Salle d'exposition
7 rue Lincoln Paris 8e BAL 61-96
Pub. A. MARGUERITTE
Lacombe

